



Diretores de Tese

Professor Doutor José Manuel Aladro Prieto

Professor Doutor Armando Sousa Nogueira

Tesis Doutoral

Vazios Urbanos Industriais

**A Génese, a Ascensão, o Apogeu e o Colapso
Paradigma Social, Económico, Patrimonial e Ambiental
O caso do Vale do Ave de Famalicão**

Doutorando

Mestre Arquiteto Nuno Moniz Ferreira

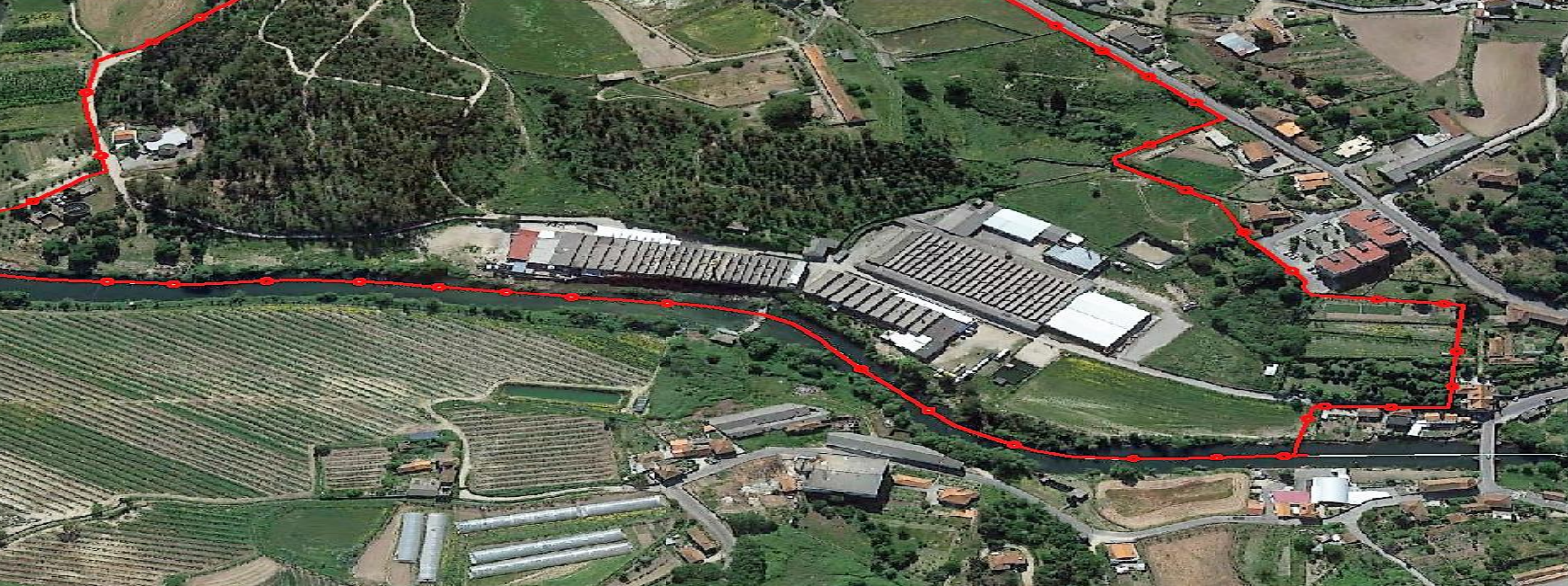


Universidad de Sevilla

**Escuela Técnica Superior de Arquitectura
Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas**

Maió de 2017





Directores de Tesis
Profesor Doctor José Manuel Aladro Prieto
Profesor Doctor Armando Sousa Nogueira

Tesis Doctoral

Vacios Urbanos Industriales

La A Génesis, la Ascensão, el Apogeu y el Colapso
Paradigma Social, Económico, Patrimonial y Ambiental
El caso del Valle del Ave en Famalicão

Doctorando
Mestre Arquitecto Nuno Moniz Ferreira



Universidad de Sevilla

Escuela Técnica Superior de Arquitectura
Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas

Maio de 2017



Universidad de Sevilla

Escuela Técnica Superior de Arquitectura

Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas

Vacios Urbanos Industriales

Tesis Doctoral

Directores de Tesis

Profesor Doctor José Manuel Aladro Prieto

Profesor Doctor Armando Sousa Nogueira

Doctorando

Mestre Arquitecto Nuno Moniz Ferreira

Pensamento

“O Património Industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetónico ou científico”.

TICCIH, 2003, pág. 3.

Dedicatória

*Ao meu filho Nuno
A minha esposa
E a meus pais*

Por todo o sacrifício, amor e carinho...

Agradecimentos

A realização deste trabalho, que é o culminar de uma vida académica bem preenchida, não foi fácil. Para o concretizar tive de abdicar de muito do meu tempo livre, com claro prejuízo para amigos e família.

Por este facto, cabe neste espaço um sincero e profundo pedido de desculpas e, em simultâneo o meu agradecimento a todos aqueles que de alguma forma contribuíram para que este objetivo de vida fosse alcançado.

Agradeço a Deus pelo facto de ter olhado para mim e à equipe médica que me apoiou, numa complexa intervenção cirúrgica de índice oncológica, a que fui submetido em 2016

Ao meu grande amigo de longa data e colega Luís Nogueira por todos os momentos académicos e de boa amizade;

Aos meus colegas e docentes que ao longo de toda a minha vida académica cruzaram e partilharam o meu caminho;

Aos meus queridos pais, que infelizmente não viram a conclusão do meu percurso académico. Este trabalho é também dedicado à memória deles. Nunca os esquecerei, bem como não esquecerei os sacrifícios que fizeram, e as suas manifestações de amor e carinho!

À minha esposa, amiga e companheira de longa data que, em tantas noites e dias, se viu limitada do meu apoio, aceitando com paciência e orgulho o pouco que lhe podia dedicar.

Também um profundo reconhecimento ao Município de V.N. de Famalicão, à Associação Adrave, ao Museu dos Têxteis e ao Museu dos Caminhos de Ferro , situados em Famalicão, bem como aos entrevistados, por todo o apoio e esclarecimentos prestados .

À Exma Universidade de Sevilha, nas “ pessoas” que compõem o Exmo Quadro Doutoral, altamente conhecedores, com vastas e valiosas obras publicadas que muito contribuíram para o presente trabalho de entre muitos outros;

Juliano Sobrino, Mosquera Adel, Aladro Prieto

Aos Exmos. Elementos integrantes de todo o processo interno e funcional, fulcrais no funcionamento de tão alta Instituição Universitária .

Ao meu Orientador da Tesis, Exmo. Professor Doutor Aladro Prieto, pessoa que muito estimo e que ficará para sempre marcada na minha vida. Sem ele certamente que o meu percurso teria sido mais difícil ou até mesmo impossível de trilhar.

Um agradecimento também especial, ao Exmo. Professor Doutor Armando Nogueira, um verdadeiro amigo, sempre presente e pronto a auxiliar com os seus sábios conselhos.

Para todos os acima indicados, bem como para eventualmente alguns omissos, prestarei, até final de minha vida as maiores honras admissíveis, pois para mim são elementos percutores de uma invenção de nova sociedade cuja Globalidade carece e todos estes o sabem e vêm dar conta através dos Exmos Trabalhos publicados .

A todos o meu muito obrigado, sendo uma honra e um privilégio ter sido possível entrançar o meu trabalho na enorme malha literária cujo tema de Tese alude e nos transporta.

Índice

| | |
|---|---------|
| Pensamento | IX |
| Dedicatória | XI |
| Agradecimentos | XIII |
| Resumo Síntese | XVII |
| Resumo Geral..... | XXI |
| Resumen General | XXIX |
| Palavras-chave..... | XXXVIII |
| Palabras Clave | XXXIX |
| ENQUADRAMENTO TEÓRICO DA INVESTIGAÇÃO | 2 |
| Identificação do objeto de investigação | 4 |
| Justificação do tema | 11 |
| Pertinência da escolha do assunto a investigar | 13 |
| Objetivos..... | 14 |
| Metodologia | 16 |
| Limitações do estudo | 19 |
| Organização das fases de trabalho..... | 20 |
| Estado da Arte | 21 |
| PARTE I | 22 |
| NOVAS DINÂMICAS COM A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL | |
| NUEVAS DINÁMICAS CON LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL | |
| CAPÍTULO I | 24 |
| REVOLUÇÃO INDUSTRIAL E DINÂMICAS CRIADAS NO MUNDO | |
| 1.1 Origens e fases da revolução industrial | 26 |
| 1.2 A importância da revolução agrícola | 36 |
| 1.3 A revolução dos transportes e novas acessibilidades | 41 |
| 1.4 As expressões urbanas no contexto da Revolução Industrial | 47 |
| CAPÍTULO II | 60 |
| PERCURSOS DA INDUSTRIALIZAÇÃO PORTUGUESA (SÉC. XIX E XX) | |

| | |
|--|---------|
| 2.1 A situação económica portuguesa na primeira metade do século XIX | 62 |
| 2.2 A situação política portuguesa na primeira metade do século XIX | 66 |
| 2.3 A Regeneração e a Industrialização possível em Portugal | 95 |
| 2.4 Industrialização e expansão urbana em Portugal no século XX | 105 |
| Conclusões Preliminares | 114 |
| PARTE II | 118 |
| RECUPERAÇÃO DO PATRIMÓNIO | |
| RECUPERAÇÃO DOS VAZIOS URBANOS | |
| RECUPERACION DEL PATRIMÓNIO | |
| RECUPERAÇÃO DE LOS VACIOS URBANOS | |
| CAPÍTULO III | 120 |
| VAZIOS URBANOS E PATRIMÓNIO INDUSTRIAL | 120 |
| 3.1 Causas de vazios urbanos na Europa | 122 |
| 3.2 Expansão Urbana | 144 |
| 3.3 O êxodo rural e expansão urbana | 152 |
| 3.4 Periferia e Subúrbio | 158 |
| 3.5 Conceitos de Vazio Urbano | 162 |
| 3.6 O conceito de património industrial | 178 |
| 3.7 Regeneração urbana no Património Industrial | 190 |
| CAPÍTULO IV | 202 |
| REGENERAÇÃO DOS VAZIOS URBANOS INDUSTRIAIS | 202 |
| 4.1 Vazios Urbanos, Reabilitação e Património o casam Francês | 204 |
| 4.1.1 Sarlat, um exemplo a seguir | 204 |
| 4.1.2 Vilas e cidades de França reabilitadas após Sarlat | 212 |
| 4.2 Vazios Industriais: exemplos de recuperação | 222 |
| 4.2.1 Alguns exemplos internacionais | 222 |
| 4.3 Vazios Industriais Soluções a Preconizar | 230 |
| 4.3.1 Ação Pertinente do Arquiteto | 232 |
| 4.3.2 A Deontologia do Arquiteto | 234 |
| Vazios Industriais / Exemplos de recuperação em Portugal | 237 |
| 4.4.1 O caso do Porto (Oporto) | 237 |

| | |
|--|-----|
| 4.4.2 O caso da região de Lisboa..... | 252 |
| Conclusões Preliminares..... | 269 |
| CAPÍTULO IV | 190 |
| REGENERAÇÃO DE VAZIOS URBANOS | |
| INDUSTRIAIS..... | 202 |
| 4.1 Vazios Urbanos, Reabilitação e Património o casam Francês..... | 204 |
| 4.1.1 Sarlat, um exemplo a seguir..... | 204 |
| 4.1.2 Vilas e cidades de França reabilitadas após Sarlat | 212 |
| 4.2 Vazios Industriais: exemplos de recuperação | 222 |
| 4.2.1 Alguns exemplos internacionais..... | 222 |
| 4.3 Vazios Industriais Soluções a Preconizar..... | 230 |
| 4.3.1 Ação Pertinente do Arquiteto | 232 |
| 4.3.2 A Deontologia do Arquiteto | 234 |
| Vazios Industriais / Exemplos de recuperação em Portugal..... | 237 |
| 4.4.1 O caso do Porto (Oporto) | 237 |
| 4.4.2 O caso da região de Lisboa.. | 252 |
| Conclusões Preliminares | 269 |
| PARTE III..... | 274 |
| O CASO DE V.N. de FAMALICÃO NO VALE DO AVE | |
| EL CASO DE V.N. de FAMALICÃO EN EL VALLE DEL AVE | |
| CAPÍTULO V | 276 |
| CARATERIZAÇÃO DO CONCELHO DE V. N. F NO VALE DO AVE | |
| 5.1 Localização e Cracterização do Vale do Ave | 278 |
| 5.2Resenha histórica de Famalicão | 297 |
| 5.3 Caraterização sociodemográfica do concelho | 308 |
| 5.4 Novos equipamentos e acessibilidades no concelho | 327 |
| CAPÍTULO VI | 330 |
| O PATRIMÓNIO COMO UMA SOLUÇÃO PARA OS VAZIOS URBANOS | |
| INDUSTRIAIS : O EXEMPLO DO VALE DO AVE | |

| | |
|---|-----|
| 6.1 Dinâmicas industriais no Vale do Ave (séc. XIX e XX) . | 332 |
| 6.2 Mecanização industrial (séc. XIX-XX): O espólio dos museus da indústria em Vila Nova de Famalicão | 344 |
| 6.3 Edificação - Sistemas Construtivos – Generalidades | 355 |
| 6.4 Dinâmicas industriais em Vila Nova de Famalicão (séc. XIX-XX) | 358 |
| 6.5 Vazios Urbanos Industriais em Famalicão: estado e soluções | 373 |
| FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS DE SANTO THYSO..... | 382 |
| EM RESSTRUÇÃO – AGLOMERADO DE EMPRESAS PÚBLICAS SAMPAIO & FERREIRA | 393 |
| ABANDONADA / RUINA / ATENTADO À SAUDE PÚBLICA FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS DE DELÃES..... | 397 |
| ABANDONADA / RUINAS / ATENTADO À SAÚDE PÚBLICA FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS RIOPELE | 400 |
| RECUPERAÇÃO E REVITALIZAÇÃO DE VAZIO INDUSTRIAL BARRAGEM DE BAIRRO – RIO AVE | 404 |
| MINI HIDRICA – ABANDONADA MAS PRESERVADA FÁBRICA DE SEDAS IBIS | 404 |
| ABANDONADA / RUINAS CRISPIM ALVES | 410 |
| RECUPERADO MAS CONDENADO A FUTURO VAZIO INDUSTRIAL TMG. TEXTIL MANUEL GONÇALVES | 414 |
| ABEL ALVES FIGUEIREDO & FILHOS LDA..... | 417 |
| 6.6 CONCLUSÕES PRELIMINARES | 421 |
| 6.7 CONCLUSÃO GERAL | 425 |
| NOTA DO AUTOR..... | 438 |
| 6.8 CONCLUSION GENERAL | 440 |
| NOTA DEL AUTOR | 454 |
| ÍNDICE DE FIGURAS | 455 |
| INDICE DE MAPAS E PLANTAS | 459 |
| ÍNDICE DE QUADROS E GRÁFICOS | 461 |
| BIBLIOGRAFIA .. | 462 |

Resumo Síntese

O nosso trabalho de investigação científica debruça-se sobre Vazios Urbanos Industriais, existentes no Vale do Ave em Famalicão.

As fábricas construídas com esforço ao longo de anos de trabalho, entraram numa inevitável e desastrosa queda pela transformação provocada por alteração política, económica e social. A conjugação destes fatores, concomitantemente provocou o aparecimentos de não *espaços*, que tiveram já uma vida aurea mas pela transformação acima terminaram o seu ciclo de vida composto por :

A Génese, que viu nascer uma arte totalmente artesanal.

A Ascensão, por aqueles que com conhecimento e com visão e muito sacrifício, foram crescendo e desenvolvendo industrialmente.

O Apogeu, atingiu o ponto máximo pela continuidade e modernidade aplicando o saber adaptar e comunicar agir com tecnologias e condições de trabalho que se iriam deparando. E por fim,

O Colapso, fruto de uma globalização, contrapondo o país como Europa periférica, extraviado dos eixos industriais, pela imposição de uma moeda forte para o nível económico e social de Portugal. A afirmação do contexto sindical, a luta dos trabalhadores por uma melhoria de condições de vida, foram os fatores capitais que consequentemente provocaram a queda abrupta, fruto do declínio acelerado da indústria na Europa em geral e em particular em V N Famalicão, e por consequência no Vale do Ave.

Recorrentemente, dada a perespetiva inusual, a sociedade local viu-se introduzida num Paradigma dada a descaracterização generalizada, fruto do ciclo laboral ocorrido; destacando três vetores;

Social; Nas empresas instaladas, laboravam milhares de trabalhadores e em muitos casos, famílias inteiras. Dada a rutura laboral, estes viram-se sem o seu meio de rendimento, logo sem sustento, com todas as graves implicações e consequências inerentes, advindo em grande uma magnitude miséria.

Económico; dada a falta de trabalho, verifica-se a falta de rendimento e de forma concomitante, a falta circulação de moeda, com inevitáveis fechos quer do comércio quer do investimento,

Patrimonial; Dada a desconsideração do homem por esta tipologia patrimonial, o edificado gradualmente vai ficando degradando, impulsionado pela força e dinâmica agreste da natureza

Ambiental; pela falta de conservação, os espaços industrializados começaram a ser recebidos por marginais, assaltantes, dependentes tóxicos e a natureza encarregando-se da putrefação dos espaços. Logo este é invadido por todo o tipo de espécies de vegetação danosa, que atrai todo o tipo de animais roedores que na totalidade estabelecem um habitat com características contagiosas, apontando-se para um perigo de saúde pública.

Tentando elevar esta nobre e abrangente memória, o nosso caso de estudo, não parará aqui, uma vez que terá sequencia paralelamente à época e ao tempo em que se investiga e se transcreve, pois a Indústria Têxtil no Vale do Ave não morrerá, porque a essência permanece enraizada no local e na população. No essencial, o tema subordina-se às noções de Vazio Industrial, Património Cultural e Património Industrial, em grande parte desaparecido. No Vale do Ave, ainda é possível, hoje, todavia encontrar alguns exemplos de sobrevivência nos locais de origem, não obstante a seu

estado degradante e como tal considerados como vazios industriais. Na realidade, embora sejam vazios, espaços de ruína, de abandono ou de degradação física, social e ambiental, não deixam de ser espaços de fragmentos de uma memória, uma identidade nobre de uma época própria, que foi de ouro no seu auge.

Por isso, as soluções a encontrar para a resolução dos problemas suscitados pelos vazios industriais, tem de ter em especial atenção, os conceitos apontados, que em simultâneo os podem revitalizar e dotar de novas dinâmicas.

Resumo Geral

O nosso trabalho de investigação científica, que agora se traz à luz, versa a temática dos vazios urbanos, e em especial a dos vazios industriais, surgidos num contexto de desindustrialização provocada por múltiplos fatores, como são os casos da revolução tecnológica, da globalização e da deslocalização das indústrias para os países com economias emergentes. Neste sentido e porque acreditamos que a indústria se insere numa época muito específica ; a Industrial, direciona-se este trabalho para área do Património Cultural, em especial para o Património Industrial e que futuro a preconizar para estes.

Dentro da vasta área da reabilitação ou não de vazios urbanos industriais este trabalho tem também como objectivo a tentativa de compreender o porquê da sua existência, os motivos que conduzem à manutenção pontual dos edifícios industriais e o seu enquadramento na requalificação e revivificação urbanas. Uma outra questão que se coloca é a

de tentar perceber qual a sua identidade, a sua funcionalidade, a sua adaptabilidade aos dias de hoje, e o seu papel na cidade.

Estudamos a reconversão de antigos edifícios industriais, agora obsoletos, mas que pela localização, tornam-se potenciais regeneradores de espaços urbanos importantes, enquanto modo de pensar o espaço doméstico e de habitar; consequentemente, como estratégia de nova vivência no centro urbano. Como geral, sabe-se hoje que o conceito e a prática de Património Cultural são recentes. Em certa medida, como defendem alguns autores, esta noção não só é recente, é inclusive uma invenção do Homem. No essencial, trata-se de um conceito formulado no século XX, com muito trabalho na primeira metade do século, associado ao Nacionalismo, e hoje serve o mesmo de fundamento ao Turismo.

Em qualquer caso, o conceito de Património Cultural busca as raízes históricas e tradições, ou seja, dito de outra maneira, busca o passado, procurando por isso mesmo ajuda em certas ciências como a História, Arqueologia e Antropologia, aqui através da Etnografia. A primeira através da sua narrativa “reconstrói” o passado e explica-o. A segunda através da escavação observação e estudo com minúcia das estruturas. A terceira, sobretudo a Etnografia, baseia o seu trabalho na recolha de testemunhos orais e materiais, estes essenciais para a compilação das tradições e práticas, que não se registam na memória do tempo perdido.

De todos os modos, nesta perspetiva, pode dizer-se que o conceito de Património Cultural é orientado por um conjunto de normas que lhe dão o grau das teorias científicas. Entre eles, destacam-se como essenciais, a antiguidade, a tradição, a estrutura, a memória, a identidade, a autenticidade e, entre outros, a importância ou relevância. Sem estes não há património.

No caso do Património Industrial, que particularmente nos interessa, o que o distingue de outras manifestações do Património, e do que não é Património, são os edifícios, as máquinas, as formas de convivência de

operários e burgueses, as práticas e os hábitos de trabalho, assim como a antiguidade e outros detalhes, com estas a serem capazes de o distinguir das demais épocas históricas. Neste sentido, ao direcionar o nosso trabalho de investigação científica sobre os vazios industriais para a área do Património Cultural, a abordagem histórica e etnográfica impõe dados como a indústria inserida numa época muito específica na História, como a Revolução Industrial e Época Industrial. Daí o título do nosso trabalho de investigação.

Até aos inícios do século XIX, como regra geral, não se pode falar da indústria tal como concebemos o conceito hoje em dia, mas antes, quanto muito, de indústria proto manufacturação, conceitos que são substancialmente diferentes de maquina fatura.

No essencial, no plano económico e industrial, que perdurava até ao século XIX, era uma economia alcandorada em tradições milenares, desempenhando por essa altura, a agricultura, o papel mais determinante, seguida depois pelo mercantilismo, este baseado no comércio marítimo, que na sua essência “desabrochou” na época dos Descobrimentos e da Expansão Europeia.

No que refere à tecnologia utilizada, que define a indústria, antes do período industrial, era baseada nos elementos essenciais oferecidos pela Natureza. Referimos a força da água, que servia para acionar engenhos , moinhos de vento e à navegação marítima, ao fogo, no caso dos fornos, e à força humana e animal. Em qualquer caso, com ou sem mecanização, que já existia desde os romanos, a mecanização a mecanização foi extraordinariamente benéfica, em comparação com realidade atual que a distinguiu da mecanização industrial, foi o seu arcaísmo e em qualquer dos casos, como sucede nos engenhos movidos pela força humana, para os acionar era sempre necessário a intervenção do homem.

A Revolução Industrial, fazendo a sua aparição em Inglaterra no século XVIII, alterou sobremodo todo este paradigma em saberes e tradições milenares. A introdução da mecanização associada primeiro à

energia a vapor e depois aos combustíveis fósseis e à electricidade, a Revolução Industrial alterou a paisagem humana, a economia, a política, a cultura e as formas de sociabilidade das populações.

As primeiras fábricas do período industrial foram sobre tudo associadas ao setor têxtil. Um pouco por todos os lados e quase sempre na periferia porque ficavam mais perto das cidades, nasceram as fábricas e as chaminés. Paulatinamente, até porque a mecanização penetrou no setor agrícola, a população rural deslocou-se do campo para cidade, em busca de um salário estável que por norma não tinham quando se dedicavam às tarefas agrícolas. No essencial, veremos este aspeto com maior detalhe. É deste modo que nascem, junto das cidades e das fábricas que se haviam instalado na sua periferia, os bairros de operários e os bairros dos burgueses, estes a darem origem à formação dos subúrbios.

Paralelamente a este fenómeno, fruto dos avanços tecnológicos e das exigências pela industrialização, nomeadamente ao nível da necessidade de escoamento da produção e aquisição de matérias-primas, assiste-se, no mesmo período, à Revolução dos Transportes. Como todos sabemos, até aos inícios do século XIX os meios de transporte e sua acessibilidade, tal como tudo o resto, fundavam-se em tradições milenares, algumas advindas do período romano e medieval. As estradas existentes na Europa tinham um cunho romano ou medieval, eram em terra batida e no inverno tornavam-se quase sempre intransitáveis

A introdução da máquina a vapor nos transportes, no caso concreto ao comboio e à navegação marítima, alterou profundamente a realidade. De igual modo, a utilização de combustíveis fósseis, deram origem à substituição do carro puxado a cavalo ou a bois pelo carro com motor de combustão. A tudo isto acresce o aparecimento de novas estradas, em macadame, e o barco a vapor.

Como se pode imaginar, as consequências foram enormes, revolucionando formas e hábitos de vida. Em particular, a produção industrial tornou-se eficiente, colocou toda uma gama de novos e velhos produtos, alguns tão essenciais a ponto de suprimir os tradicionais problemas de abastecimento com que antes se encontravam nas cidades. Por outro lado, surgiram novas formas e costumes de vida.

Alterou-se radicalmente a estrutura familiar, o mesmo sucedendo ao nível da sociabilidade, em que a igreja dá lugar aos salões de cultura, ao teatro, ao cinema e mais recentemente, ao turismo e às redes sociais.

As transformações provocadas pela Revolução Industrial e o modelo de vida imposto que a grosso modo foi imposto, chegou aos nossos dias. Pese embora estes aspetos, aquilo a que presentemente se assiste é ao fenómeno da desindustrialização. Este fenómeno por força das circunstâncias tem muitas explicações. Observadas em separado ou em conjunto, o que importa é relevar que ele é o responsável pelo aparecimento dos vazios industriais nas cidades. Entre os fatores que se podem enumerar, há dois que merecem atenção especial.

O primeiro associa-se à actual Revolução Tecnológica, que muitos especialistas apelidam de Quarta Revolução Industrial. Esta revolução tem sido essencialmente uma das responsáveis pela decadência física da fábrica e pelo desaparecimento de muitas profissões, outrora tidas como essenciais.

O segundo fator responsável pela desindustrialização, particularmente na Europa e Estados Unidos da América, tem sido a Globalização. Este fenómeno, verso da Quarta Revolução Industrial, tem sido responsável pela deslocalização das fábricas baseadas em mão de obra barata não qualificada para economias emergentes, como são os casos dos países do sudeste asiático.

A estes fatores há que juntar, entre outros, a deslocalização da fábrica para novas zonas industriais, servidas agora por modernas acessibilidades como as auto-estradas. Descrever o processo histórico por detrás da Génese, o Apogeu e o declínio da indústria torna-se relevante, na medida em que é ele quem justifica a fábrica como vazio industrial, e por inerência aos nossos propósitos, como Património Industrial. O processo histórico industrial descrito de um modo geral e sucinto para o resto do mundo, é relativamente similar ao que se passou em Portugal, em Vila nova de Famalicão, no Vale do Ave, ainda que o mesmo tenha conhecido algumas especificidades, que proporcionaram um atraso significativo.

Como em Inglaterra, a Revolução Industrial Portuguesa começou com a indústria têxtil, pelo seu baixo custo e não necessitar de mão-de-obra muito especializada. Acresceu a revolução nos transportes, com a abertura de novas estradas, melhoramento dos portos marítimos e construção de pontes e do caminho-de-ferro.

A indústria pesada e de ponta, altamente sofisticada, como noutras partes do mundo, fizeram sua aparição em finais do século XIX. Paralelamente a tudo isto acresceu igualmente a Revolução Tecnológica no mundo rural, em que a máquina, lentamente, foi substituindo a população rural. Datam ainda deste século XIX os primeiros movimentos migratórios do campo para a cidade em busca de trabalho nas fábricas. Pese embora esta síntese, o processo de industrialização portuguesa foi lento, difícil e tardio. Em particular, pelas dificuldades económicas e a instabilidade política da primeira metade do século XIX impediram um esforço mais sério e dinâmico de modernização do país, pelo que o processo descrito se aplica apenas a partir da segunda metade do século, através da Regeneração.

No século XX os portugueses seguiram com a industrialização, conhecendo no decurso de um século, avanços e recuos, por causa da conjuntura internacional. O esforço mais sério da industrialização em Portugal teve lugar desde finais dos anos 50 do século passado. É nesta

época que aparecem verdadeiramente os grandes grupos económicos e a indústria mais sofisticada. Este incremento industrial conheceu alguns entraves, particularmente nos anos 70, como resultado das políticas geradas pela Revolução de 1974, em particular nos anos 80 e em especial nos anos 90, Portugal reuniu uma maior força industrial. Para tal muito contribuiu a entrada do país na União Europeia. Graças aos fundos recebidos, foi possível modernizar não só a indústria, como a agricultura e as infraestruturas, como foram os casos das auto-estradas e das linhas de comboio.

A chegar a mudança de século, em Portugal tudo se modificou. Os últimos 17 anos caracterizaram-se por uma crise económica profunda, que encontra explicação em erros internos cometidos, mas também na economia internacional, que não lhe é favorável, como com o crescimento das economias emergentes, com a Globalização, a Revolução Tecnológica e a abertura da economia ao mundo. Neste contexto e por consequência, surgem a grande maioria dos vazios industriais em Portugal. Vila Nova de Famalicão no Vale do Ave é a área de estudo, que tem todas as características e valores da Era Industrial, podendo ser considerado Património ativo. Em toda a região encontram-se vazios industriais provocados pela revolução tecnológica, pela globalização, pela deslocalização, interna e externa, por erros próprios, má gestão, e por falências.

A maioria destes vazios industriais, espaços dinâmicos, geradores de riqueza e de formas de vida típicas do período industrial, são muito antigos. Alguns deles, como se verá a seu tempo, surgiram nos inícios da Revolução Industrial Portuguesa, acompanhando a sua evolução, sendo testemunha da sua decadência. Esta situação provocou uma série de problemas que é necessário prevenir e resolver. Em primeiro lugar, o papel do Arquiteto e do Urbanista, o abandono do espaço propicia a ruína, a degradação e, em consequência, um conjunto de problemas maiores, particularmente ambientais e sociais. Os ambientais ao propiciarem a poluição e os sociais à marginalidade, sendo nestes espaços que uma boa parte da população tem

que habitar. Um outro problema se coloca igualmente, referimo-nos ao problema do valor histórico, à memória histórica que com a ruína, a degradação física, ambiental e social do espaço se perde. A degradação destes vazios significa a destruição do Património Cultural e o desaparecimento dos seus testemunhos físicos e imateriais. Por esta razão, é necessário intervir sobre esta problemática com a finalidade de proteger o património e o valor social e ambiental.

No essencial, o nosso trabalho de investigação não preconiza uma resposta ou solução a todos os problemas que surgem com a aparição de vazios industriais, mas sim, uma chamada de atenção ao problema, apontando-se algumas soluções com base em experiências já feitas, quer em Portugal quer no estrangeiro. Em todo o caso, e seguindo a nossa linha de pensamento, parece-nos ser da máxima importância valorizar as partes identitárias destes espaços, dado que eles moldaram nos últimos dois séculos, não só a paisagem da região como as formas de vida das populações.

Assim, qualquer intervenção urbana nestes espaços industriais, do nosso ponto de vista, deve passar pelos pressupostos postulados pelo Património Cultural e pela Regeneração Urbana, em especial pela prática do restauro, total ou parcial, e não pela destruição pura e simples, perdendo-se se o elo de ligação à memória identitária.

Recuperados os espaços, as valências a eles atribuídos, podem ser variadas, inclusive as que não se reportam única e exclusivamente à indústria e à cultura. Os casos que tivemos a oportunidade de estudar dizem-nos que é possível criar todo o tipo de dinâmicas, entre outras, porque temos estado a falar de Património e Cultura, como é possível criar museus, salas de congresso e de espetáculos, salas de exposições, teatros e cinemas.

Então, porque tudo isto seria muito repetitivo e dotado de pouca sustentabilidade, é possível enveredar por outras soluções que não impliquem necessariamente uma ligação com o Património. Entre outras soluções, é possível reaproveitar os espaços vazios industriais para centros comerciais, cafés, bares, explanadas e discotecas. Noutra vertente, talvez a que melhor respeite a integridade da memória do espaço, a criação de nichos de empresas ou, tão em voga nos dias de hoje, incubadoras de empresas.

Qualquer que seja a solução encontrada para a regeneração e vitalidade destes antigos espaços industriais, agora vazios de funções, aquilo que se torna imperativo, do nosso ponto de vista e por tudo o que preconizamos, é o respeito pela sua memória identitária sem no entanto ser necessário cair no fanatismo de tudo se preservar. Neste sentido, importa reforçar a ideia de que a Regeneração Urbana, deve encontrar as melhores soluções para cada espaço, atendendo às especificidades do mesmo.

Resumen General

Nuestro trabajo de investigación científica, que ahora se trae a la luz, versa la temática de los Vacíos Urbanos y en particular los Vacíos Industriales, que se presentan en un contexto de desindustrialización causada por múltiples factores, como la revolución tecnológica, la globalización y la deslocalización de las industrias para los países con economías emergentes.

En este sentido, y porque creemos que la industria se cae en un momento muy específico, lo Industrial, dirige se este trabajo para la área del Patrimonio Cultural, y en particular para el Patrimonio Industrial, y que futuro para abogar por estos.

Dentro de esta vasta área de rehabilitación, o no, de los vacíos urbano industriales, este trabajo también tiene como objetivo tratar de comprender la razón de su existencia, las razones que llevan al mantenimiento oportuno de edificios industriales y su entorno en la reconstrucción y el renacimiento urbano. Otra cuestión que se plantea es tratar de entender su identidad, su funcionalidad, su capacidad de adaptación a el día de hoy, y su papel en la ciudad.

Estudiamos la reconversión de antiguos edificios industriales, ahora obsoletos, pero por la localización se convierten en potenciales regeneradores de importantes espacios urbanos; enquanto modo de pensar el espacio doméstico y de habitación, consecuentemente como nueva estrategia, nueva vivencia en el centro urbano. Como regla general, se sabe hoy que el concepto y práctica del Patrimonio Cultural son recientes. Hasta cierto punto, como sostienen algunos autores, esta idea no sólo es reciente, pero como una invención del hombre. En esencia, es un concepto formulado en el siglo XX. Fue un gran trabajo en la primera mitad del siglo asociada con el nacionalismo, y hoy sirve la misma Fundación para el Turismo.

En cualquier caso, el concepto de Patrimonio Cultural busca las raíces históricas y tradiciones, es decir, para ponerlo de otra manera, busca el pasado, haciendo por lo que incluso ayuda en ciertas ciencias como la Historia, Arqueología y Antropología, aquí por la Etnografía. La primera por la su narrativa "reconstruye" el pasado y lo explica. La segunda, por la observación, excavación y estudio con minucia de las estructuras, mientras que en el tercero, sobre todo por la Etnografía, su trabajo en la recogida de testimonios orales y materiales, estos esenciales para la compilación de las tradiciones y prácticas, que no se registran en la memoria del tiempo perdido.

De todos los modos, en esta perspectiva, se puede decir que el concepto de Patrimonio Cultural es orientado por un conjunto de normas y

valores, que le dan el grado de las teorías científicas. Entre ellos, se destacan como esenciales la antigüedad, la tradición, la estructura, la memoria, la identidad, autenticidad y, entre otros, la importancia.

En el caso del Patrimonio Industrial, uno que particularmente tiene interés a nosotros, lo que la distingue de las otras manifestaciones del patrimonio, y lo que no lo son patrimonio, edificios, máquinas, formas de vida de los trabajadores y burgueses, son las prácticas y los hábitos de trabajo, así como la antigüedad y otros detalles, con estas para poder distinguirlo de las otras épocas históricas. En este sentido, a direccionar nuestro trabajo de investigación científica sobre los Vacíos Urbanos Industriales, para la vacía del Patrimonio Cultural, enfoque histórico y etnográfico se impone, dado la industria inserir-se en una época muy específica en la historia, que se conoció como la Revolución Industrial y la Era Industrial. Por lo tanto es el título de nuestro trabajo de investigación.

Hasta principios del siglo XIX, como regla general, no se puede hablar de la industria tal como concebimos el concepto hoy en día, pero antes, como máximo, de industria de fabricación, conceptos que son sustancialmente diferentes de la maquina factura.

En lo esencial, el plano económico y industrial, que perduraba hasta el siglo XIX, eran una economía persistente en tradiciones antiguas, milenares, jugando por entonces la agricultura el papel decisivo y mas determinante, seguido más adelante por el comercialismo, esto basado en el comercio marítimo, que en su esencia "floreció" en el momento de los descubrimientos y Expansión Europea.

Con respecto a la tecnología utilizada, que por lo tanto define la industria, antes del período industrial, se basaba en los elementos proporcionados por la naturaleza. Referimos la fuerza del agua, que sirvió para accionar ingenios, molinos de viento, y a la navegación marítima, al fuego, en el caso de los hornos y la fuerza humana y animal. En cualquier

caso, con o sin mecanización que ha existido desde los romanos, la mecanización fue extraordinariamente benéfica, en comparación con la realidad actual, que la distinguió de la mecanización Industrial, fue su arcaísmo y en cualquier de los casos, como ocurre en los ingenios movidos por fuerza humana, para los accionar, necesitaban de la intervención del hombre.

La Revolución Industrial, hace su aparición en Inglaterra en el siglo XVIII, cambió sobre todo este paradigma y se disparó en conocimientos y tradiciones milenares, causados por la introducción de la mecanización, asociados a la energía de vapor primero e después a los combustibles fósiles y a la electricidad. La Revolución Industrial cambió la paisaje humana, la economía, la política, la cultura y las formas de sociabilidad.

Las primeras fábricas del periodo industrial fueran sobre todo asociadas a el sector textil. Un poco por todos los lados y casi siempre en la periferia que se situaban más cerca de las ciudades, han nacido las fábricas y las chamineras. Paulatinamente, hasta porque la mecanización también ha penetrado en el sector agrícola, la población rural se ha desplazado del campo a la ciudad en busca de un ingreso estable que por norma carecían generalmente cuando se dedicaban a las tareas agrícolas. En esencia, por lo tanto, veremos este aspecto con más detalle. Es así que nacen las ciudades y fábricas que se han instalado en la periferia de los barrios de trabajadores y de burgueses, estos a criaren lugar por lo tanto a la formación de los suburbios.

Paralelamente a este fenómeno, como resultado de avances tecnológicos y de las demandas por la industrialización, en particular el nivel de necesidad de la venda de la producción y compra de materias primas, hay, en el mismo periodo, aparecido la Revolución de los Transportes. Como todos lo sabemos, hasta principios del siglo XIX los medios de transporte y su accesibilidad, como todo el resto, poseían antiguas tradiciones, algunas de época romana y medieval. Las carreteras

existentes en Europa, tenían un sesgo romano o medieval. Eran en tierra batida y en el invierno casi siempre eran infranqueables.

La introducción del motor de vapor en los transportes, en caso concreto a lo tren y la navegación marítima ha cambiado profundamente la realidad. Del mismo modo, el uso de combustibles fósiles, que han llevado a la sustitución del coche tirado por los caballos o bueyes, para el coche con motor de combustión. A todo esto acrece incluso la aparición de nuevas carreteras, en macadam y el barco de vapor.

Como se puede imaginar, las consecuencias fueron enormes, revolucionando los modos y hábitos de vida. En particular, la producción industrial se tornó eficiente, colocando toda una gama de productos nuevos y viejos. Algunos productos tan esenciales, a punto de suprimir los problemas del abastecimiento con antes si encentraban en las ciudades. Por otro lado, han aparecido nuevas formas y costumbres de vivencias. Se hay cambiado radicalmente la estructura familiar, lo mismo sucediendo en el nivel de sociabilidad, en que la iglesia da paso a los salones de cultura, teatro, películas y más recientemente, a el turismo y a las redes sociales.

Las transformaciones causadas por la Revolución Industrial y el modelo de vida imposto, que a grosso modo fue imposto, llegó a nuestros días. Pese aunque estos aspectos, lo que estamos viendo en este momento es el fenómeno de la desindustrialización. Este fenómeno por forja de las circunstancias tiene muchas explicaciones. Observadas en separado o en conjunto, lo que importa es destacar que elle es responsable por la aparición de los vacíos industriales en las ciudades. Entre los factores que se pueden enumerar, hay dos que merecen especial atención, por supuesto.

El primero se asocia a la actual Revolución Tecnológica, que muchos expertos han denominado de la Cuarta Revolución Industrial. Esta Revolución ha sido esencialmente una de las responsables por la decadencia

física de la fábrica y por la desaparición de muchas profesiones, antaño considerada como esencial.

El segundo factor responsable por la desindustrialización, particularmente en Europa y Estados Unidos de la América, ha sido la Globalización. Este fenómeno, verso, de la Cuarta Revolución Industrial, ha sido responsable por la dislocación de las fábricas basadas en mano de obra barata, no calificada para las economías emergentes, como son los casos de los países del sudeste asiático.

A estos factores hay que sumarle, de entre otros, el traslado de la fábrica, para nuevas zonas industriales, servidas ahora por modernas accesibilidades como auto pistas. Describir el proceso histórico por detrás de la Génesis, el Apogeo, y el decline de la industria, se torna relevante, ya que es el quien justifica la fábrica como vacío industrial y por inherencia a nuestros propósitos, como Patrimonio Industrial. El histórico proceso histórico industrial descrito en general y sucinto, para lo demás del mundo, es relativamente similar a lo ocurrido en Portugal, en Vila Nova de Famalicão en el Valle del Ave, aunque lo mismo tenga conocido algunas especificidades , que han proporcionado una demora significativa.

Como en Inglaterra, la Revolución Industrial Portuguesa comenzó con la industria textil, por su bajo costo y no necesitar de mano de obra muy especializada. Ha acrecido la revolución en los transportes, con la apertura de nuevas carreteras, mejoramiento de puertos marítimos y construcción de puentes y del ferrocarril. La industria pesada, y de vanguardia, altamente sofisticada, como en otras partes del mundo, hicieran su aparición en finales del siglo XIX. Paralelamente a todo esto, ha acrecido igualmente la Revolución Tecnológica en el mundo rural, en que la máquina lentamente fue sustituyendo la población rural.

Datan todavía deste siglo XIX, los primeros movimientos migratorios del campo a la ciudad en busca de trabajo en las fábricas. Pese

aunque esta síntesis, el proceso de industrialización portuguesa, fue lenta, difícil y tardía. En particular, por las dificultades económicas y la inestabilidad política de la primera mitad del siglo XIX que han impedido un esfuerzo más serio y dinámico de la modernización del país, por lo que el proceso descrito se aplica sólo desde la segunda mitad del siglo, través da la Regeneración.

En el siglo XX los portugueses siguieron con la industrialización conociendo en el decurso de un siglo, avances y retrocesos debido a la situación internacional. El esfuerzo más serio de la industrialización en Portugal tuvo lugar desde finales de los años 50 del siglo pasado. Es en esta época que aparecen verdaderamente los grandes grupos económicos y la industria más sofisticada. Este incremento industrial conoció algunos entrescos, particularmente en los años 70, como resultado de las políticas generadas por la revolución de 1974, en particular en los años 80 y en especial en los años 90, Portugal reunió una fuerza industrial mayor. Para ello contribuyó enormemente la entrada del país en la Unión Europea.

Gracias a los fondos recibidos, fue posible modernizar no sólo a la industria, como la agricultura y las infraestructuras, como fueron los casos de las autopistas y líneas de tren.

A llegar al cambio de siglo, en Portugal todo se modificó. Los últimos 17 años se han caracterizado por una profunda crisis económica, que encuentra explicación en internos errores cometidos, pero también en la economía internacional, que no lo es favorable, como con el crecimiento de las economías emergentes, con la Globalización, la Revolución Tecnológica y la apertura de la economía al mundo.

En este contexto surgen la gran mayoría los vacíos industriales en Portugal. Vila Nova de Famalicão, en el Valle del Ave, es la área de estudio, que tiene todas las características y valores de la Era Industrial, por lo que pueden considerarse Património activo. En toda la región hay vacíos

urbanos industriales, provocados por la revolución tecnológica, por la globalización, por el traslado, interno y externo, de errores, ingestión y quiebras.

La mayoría de estos vacíos industriales, espacios dinámicos, generadores de riqueza y de formas de vida típicas de la época industrial, son muy antiguos. Algunos de ellos, como se verá a su tiempo, surgieron en los principios de la Revolución Industrial Portuguesa, acompañando su evolución, siendo testimonio de su decadencia.

Esta situación ha provocado una serie de problemas que es necesario prevenir y resolver. En primer lugar, el papel del Arquitecto y del Urbanista, el abandono del espacio propicia la ruina, la degradación y en consecuencia, uno conjunto de problemas particularmente ambientales y sociales. Los ambientales propician la polución y los sociales la marginalidad, siendo en estos espacios que una buena parte de la población tiene que habitar. Uno otro problema se coloca igualmente, nos referimos al problema del valor histórico, a la memoria histórica, que con la ruina, la degradación física, social y ambiental del espacio se pierde. La degradación de estos vacíos, significan la destrucción del Patrimonio Cultural y la destrucción de sus testimonios físicos e inmateriales. Por esta razón, es necesario intervenir sobre esta problemática con el fin de proteger el patrimonio y el valor social y ambiental.

En esencia, nuestro trabajo de investigación, no preconiza una respuesta o solución a todos los problemas que surgen con la aparición de vacíos industriales, pero si una llamada de atención a el problema, apuntando se algunas soluciones basadas en experiencias ya realizadas en Portugal quiere en el extranjero. En todo el caso y siguiendo nuestra línea de pensamiento, nos parece ser de máxima importancia valorizar las partes identitárias de estos espacios, dado que han echado en los últimos dos siglos no sólo el paisaje de la región como las formas de vida de las personas.

Así, cualquier intervención urbana en esos espacios industriales, desde nuestro punto de vista, debe pasar por presupuestos postulados por el Patrimonio Cultural y Regeneración Urbana, en particular la práctica del restauro, total o parcial y no por la destrucción pura y simples, perdiendo se el enlace de la ligación a la memoria identitária .

Recuperados los espacios las valencias a ellos atribuidas, pueden ser variadas, incluyendo aquellos que no se refieren únicamente a la industria y la cultura. Los casos que hemos tenido la oportunidad de estudiar, nos dicen que es posible crear todo tipo de dinámica, entre otros, porque hemos estado hablando del patrimonio y cultura, como es posible crear museos, salas de congresos, salas de exposiciones, teatros y cines.

Entonces, por qué todo esto sería muy repetitivo y dotado con baja sostenibilidad, es posible encaminarse por otras soluciones que no implican necesariamente una conexión con el patrimonio. Entre otras, soluciones es posible reutilizar los espacios vacíos para centros comerciales, cafés, bares, terrazas y discotecas. En otra vertiente tal vez la que mejor respeta la integridad de la memoria del espacio, es la creación nichos de empresas, que ahora se definen por incubadoras de empresas.

Cualquiera que sea la solución encontrada para la regeneración y la vitalidad de estos antiguos espacios industriales, ahora vacíos de funciones, lo que se torna imperativo, desde nuestro punto de vista, y por todo lo que preconizamos, es el respeto por su memoria identitária, sin no lo siendo necesario caer en el fanatismo de todo preservarse. En este sentido, se debe reforzar la idea que la Regeneración Urbana debe encontrar las mejores soluciones para cada espacio, atendiendo a las especificidades de lo mismo.

Palavras Chave

Revolução Industrial

Fábricas

Desindustrialização

Vazios Urbanos

Arqueologia Industrial

Património Industrial

Regeneração Urbana

Espaço Público

Palabras Clave

Revolución Industrial

Fábricas

Desindustrialización

Vacíos Urbanos

Arqueología Industrial

Patrimonio Industrial

Regeneración Urbana

Espacio Público

ENQUADRAMENTO TEÓRICO

DA INVESTIGAÇÃO

Identificação do Objeto de Investigação

O presente trabalho constitui uma viagem aos caminhos trilhados pela Revolução Industrial, marco extraordinariamente significativo para a História europeia e portuguesa dos últimos dois séculos.

Foi ao longo deste período que se formaram, um pouco por todo o lado, as fábricas modernas, com novos meios de produção, as máquinas propriamente ditas, e os operários.

Esta revolução, inicialmente operada em Inglaterra, estendeu-se no século XIX a toda a Europa. Com ela surgiram novas acessibilidades, novos meios de transportes, novas profissões e, do ponto de vista social e cultural, novas formas de sociabilidade e de cultura.

Assim, um pouco por todo o lado, imbuídas por este espírito tecnológico revolucionário, surgiram as fábricas, os bairros de operários e os bairros de burgueses, sempre na periferia das cidades, resultando daí o nascimento dos subúrbios modernos. No entanto, quase um século depois, foi aí também que começaram a surgir os Vazios Urbanos.

O ponto de partida do nascimento dos Vazios Urbanos dá-se a partir do final da II Guerra Mundial, nos países europeus mais desenvolvidos, e também mais afetados pelo conflito. É a partir desta altura que as grandes cidades europeias se começam a transformar em grandes metrópoles. Paulatinamente, junto destas grandes cidades começam a surgir novas periferias urbanas, as quais votaram ao abandono físico, moral e ambiental os velhos espaços ocupados pelas fábricas e pelos bairros de operários e de burgueses.

De um modo geral, sobretudo após a guerra, novas indústrias apareceram e para elas tornou-se necessário encontrar um espaço. O centro, destruído pela guerra, com pouco espaço disponível para responder às novas exigências industriais, especializou-se e tornou-se

fundamentalmente num espaço pequeno, vocacionado para residência e sobretudo para serviços. É no centro que se vão fixar doravante as sedes das grandes empresas, assim como de um modo geral as grandes companhias de seguros, de bancos e serviços.

Não esqueçamos também que o êxodo rural se acentua nesta época, sobretudo à custa do aumento da oferta de trabalho na cidade. Os que tinham oportunidade e/ou familiares ficavam a habitar na cidade, enquanto outros, sem posses nem possibilidades de aí residir, foram viver para a periferia, junto das fábricas, em habitações muitas vezes sem qualquer tipo de condições.

Mercê deste contexto, a nova indústria, saída fundamentalmente do pós-guerra, desloca-se do centro para a periferia, muitas vezes até ainda sem grandes condições para aí se instalar. Com a necessidade do transporte da matéria-prima, bem como dos produtos acabados, imperava a necessidade de alterar totalmente o paradigma das acessibilidades, até então orientado para o interior das grandes cidades. Assim, ao longo da segunda metade do século XX, à semelhança do que já se verificara desde os finais do século XIX, a indústria procurou sempre que possível, instalar-se em espaços junto das vias de comunicação.

Num primeiro momento tal foi feito à custa da via-férrea, orientada sobretudo para o transporte de grandes mercadorias como por exemplo acontecia com a Cerâmica de Valadares, situada no concelho de Vila Nova de Gaia, e que produzia louça sanitária e afins e cuja produção era escoada através da linha férrea.

Outro exemplo debruça-se sobre a cidade do Porto, com a construção da linha férrea desde a grande estação de Campanhã até ao novo porto marítimo em Leixões, construído no último quartel do século XIX, mais concretamente na foz do rio Leça. Este novo porto, reflexo já da deslocação da indústria do centro da cidade para a periferia, veio substituir o antigo porto que se fixava junto dos grandes armazéns de vinho do porto.

Foi por impulso destes dois novos equipamentos, linha férrea e porto de mar, que os transportes marítimos ganhando novo impulso criaram crescimento e desenvolvimento na região.

Num segundo momento, dada a expansão industrial nas periferias foi necessário criarem-se novas acessibilidades, sobretudo de outro género, mais capazes de responder aos novos desafios colocados pelo novo paradigma da mobilidade. Precisava-se de um novo tipo de transporte, mais versátil, não tão estático como os transportes por linha férrea; comboio.

Então foram atribuídas a vias terrestres, novas estruturas nacionais com interligações tipo modais, surgindo a solução de transportes internacionais, designados por TIR; transportes internacionais rodoviários, que começaram a utilizar o auto estradas no país e na Europa como principais transportadoras de bens e serviços, sendo Portugal um país de periferia a nível europeu, dependendo dos serviços de transporte.

Com o aparecimento das auto-estradas, surgiram grandes nós viários junto das cidades. Estes nós viários deram origem a novos espaços, agora na periferia, disponíveis para grandes equipamentos, não só industriais como de serviços. Por equilíbrio de função e nível social, aparecem centros hospitalares fora dos centros das cidades, assim como campus universitários, pólos industriais e até centros comerciais. Paralelamente a tudo isto assiste-se igualmente a um outro fenómeno: a população acompanha a expansão da cidade para fora dos seus antigos limites.

Deixando os centros urbanos de servir as necessidades indispensáveis, visando economia, os centros urbanos começam a ficar isolados e dentro de um processo de continuidade criam-se os vazios urbanos nos locais que tiveram já a sua consolidação, concretamente nos interiores dos centros, agora, históricos das cidades. De um modo geral podemos agrupar os vazios urbanos em três grupos:

- *Residenciais;*
- *Comerciais;*
- *Industriais.*

Os primeiros; residenciais, além do já difícil acesso, pelo facto de não disporem de condições habitacionais condignas, verificado o avanço do tipo habitacional, isto é, casas de banho, cozinhas adaptadas, rede de distribuição de água canalizada e de gás, assim como também de saneamento básico ou de electricidade, levou a que os jovens, ao casarem, procurassem sair para a periferia, onde as habitações, construídas segundo os novos cânones, os atraía e pelo facto de se situarem nas proximidades do local de trabalho. Desta forma, no centro, onde estes jovens nasceram, ficaram os pais e os avós, que ao morrerem deixaram as casas praticamente ao abandono.

Quanto ao segundo tipo de vazio urbano – o comercial – referimo-nos mais concretamente ao rés-do-chão dos edifícios mais centrais, onde existia um comércio diversificado e funcional, ou seja aquele a que hoje se designa de comércio tradicional. Como já referido, ao abrirem-se novas acessibilidades, próximo das cidades, surgiram espaços apetecíveis para implementação de grandes centros comerciais. Estes novos espaços oferecem estacionamento gratuito, coberto, horários de funcionamento alargados, sete dias por semana, com temperaturas ambiente confortáveis, adequadas a qualquer estação do ano, com equipamentos e serviços totalmente diversificados, isto é, com cinemas, com restauração, com espaços e cuidados próprios para as crianças, enquanto os pais por exemplo fazem as compras, e até com hospitais. Esta realidade fez com que houvesse uma total mudança no centro da cidade.

Assim, depois da hora de trabalho, o casal juntamente com os filhos podem usufruir da possibilidade de, sem perda de tempo ou de trabalho, fazer as compras que necessitam, fruir de uma refeição rápida e económica e ir ao cinema antes de regressar a casa,. Em suma, no fundo foi assim que o comércio tradicional entrou em declínio, dando origem aos vazios urbanos de natureza comercial.

Por fim, o terceiro tipo de vazio urbano elencado, aquele que iremos mais do que todos os outros considerar no nosso estudo.

O facto de não se poder parar os camiões na cidade para transportar matéria-prima e produtos maquinados, o facto de não haver condições de saneamento ou de grandes quantidades de água, conforme a indústria em questão, o facto também de provocarem ruído e poluição, entre tantas outras causas e fatores, levou a que pequenas e grandes unidades fabris se deslocassem para a periferia.

Na zona do grande Porto, por exemplo, há um caso curioso. No concelho de Matosinhos, onde existe o porto de Leixões, também porto de pesca, surgiram grandes fábricas de conserva de peixe. Esta indústria desenvolveu-se sobretudo nos períodos de guerra, principalmente durante a II Guerra Mundial e a Guerra Colonial portuguesa, aqui sobretudo a partir de meados dos anos sessenta. Após a independência das colónias, ocorreu uma acentuada diminuição da procura e do consumo das conservas. Fruto dessa situação as antigas unidades fabris de conservas entraram em declínio, ficando em muitos casos as suas instalações ao abandono e à mercê da degradação provocada pelo tempo.

Tendo em consideração os diferentes contextos aqui sumariamente descritos e que adiante se explorará melhor, o tema do nosso trabalho de investigação científica versará os vazios urbanos, sobretudo os de substrato industrial.

Neste sentido, a nossa Thesis Doctoral não se enquadra numa investigação arquitetónica tradicional, a do projeto propriamente dita. No

essencial, ela baseia-se em perspectivas veiculadas por outras ciências como são os casos da história, da sociologia e da geografia, pois, do nosso ponto de vista, o Arquiteto de hoje, além de projetar, deve estudar muito bem os fenómenos históricos, sociais e geográficos do espaço. Sobre esta perspectiva diz-nos José Morales Sanchez, logo na abertura da sua Thesis Doctoral que *“El control y la racionalización del proyecto contemporáneo exige un análisis previo del proceso histórico acumulado en un edificio u en un área determinada de la ciudad. Sin que esta preocupación sea una garantía de la calidad de un ejercicio proyectual, es evidente que, al menos, nos ayuda a comprender mejor la arquitectura”*.¹

Este trabalho incide, de modo particular, sobre os vazios urbanos industriais em Vila Nova de Famalicão, procurando a sua compreensão à luz de processos históricos e sociológicos que os fundamentem como espaços de memória e por conseguinte como pólos de património cultural. Pretendendo-se trabalhar a problemática dos vazios urbanos, a revisão bibliográfica apontou desde logo um caminho: o Património, a História e a Sociologia. Como mais tarde se verá, existem diferentes perspetivas acerca da noção de Vazio Urbano. Entre elas há os que consideram serem espaços abandonados, espaços em ruína, ou espaços abandonados e obsoletos que estão à espera de uma oportunidade para que lhes seja dado um novo dinamismo.

Porém, não é comum olhar-se para esses espaços com um sentido mais profundo que extravase a ruína e que os veja realmente como eles são: espaços de memória e de história, símbolos e marcos identitários de gentes e de regiões.

O nosso trabalho de investigação foi todo ele direcionado para as vertentes do património e da história, não descurando evidentemente as

¹ Morales Sanchez, José – *Arquitectura, Territorio y ciudad en la Sevilla del XVIII. Proyectos e construcción de las nuevas fabricas de tabacos de Sevilla*. Universidad de Sevilla, 1988, pág. 16.

considerações e reflexões de âmbito teórico e arquitetónico, as quais devem estar sempre presentes.

No respeitante à vertente patrimonial e histórica, que ocupa boa parte do nosso trabalho, julgamos as mesmas imprescindíveis para se perceber os vazios urbanos do tipo industrial. Como bem refere Immaculada Aguillar Civera² é a revolução industrial quem provoca novos conceitos de vida e ideologia, como são os casos da economia, da Intercambialidade, da compatibilidade, da facilidade de serviços ou a pura e simplesmente da precisão do tempo.

Estes são conceitos assumidos fundamentalmente pela máquina e pela industrialização, mas que têm atrás de si toda um aparelho social, uma organização racional de produção. Assim, como se vê, há uma influência enorme da revolução industrial em todos os domínios humanos, e de modo muito particular na arquitetura. Por isso, analisar e descrever todo este processo histórico torna-se importante dado que com isso pode-se perceber o contexto em que os espaços funcionais fabris nasceram e morreram, e as soluções que podem ser encontradas, sendo uma delas a patrimonialização.

O âmbito físico do nosso estudo será a região do Vale do Ave, região por excelência de forte cunho industrial e com profundas raízes históricas. Esta região localiza-se no noroeste de Portugal, entre duas grandes cidades, Braga e Porto. A implantação da indústria na região, que ocorreu desde os finais do século XIX, deveu-se precisamente a isso. Porém, esta região, tal como as demais no país e até na Europa, tem

² AGUILAR CIVERA, Imaculada – *Arquitectura Industrial. Concepto, método y fuentes*, Valência, Diputacion de Valência, 1998.

AGUILAR CIVERA, Imaculada – “El patrimonio arquitectónico industrial. Una reflexión a partir de la actividad valenciana” in *Dossier Patrimonio Industrial*, PH Boletín 21, Valência.

AGUILAR CIVERA, Imaculada – “La arquitectura industrial en la obra de Demetrio Ribes. Hacia una arquitectura racionalista”, in *Fabrikart*, pág. 11.

também conhecido nas últimas décadas o problema do aparecimento dos vazios urbanos de natureza industrial. Tais vazios surgem nos contextos atrás sumariamente descritos, no entanto, eles têm a particularidade de terem uma história, de serem uma memória e, sobretudo, de lhes ser apontada uma solução: o património como via para a sua salvaguarda.

Justificação do Tema

De tudo quanto procuramos dizer atrás, ainda que de forma muito sucinta, podem-se elencar duas ideias chave para este trabalho de investigação científica. A primeira diz obviamente respeito à história da formação das periferias, causa e efeito do abandono dos antigos centros urbanos. A segunda remete-nos para dois tipos de vazios urbanos, os resultantes do abandono dos antigos centros, onde se inscrevem na maioria dos casos os antigos complexos industriais nascidos no século XIX e inícios do século XX, e os vazios urbanos nascidos da desindustrialização das últimas décadas e da revolução tecnológica que se encontra em curso e que em muitos casos arrastou para o abandono e ruína muitas instalações de conceção recente e antiga.

A este respeito, há ainda uma terceira ideia chave. Em concreto, o olharmos para os vazios urbanos como uma forma de património, de identidade e de memória coletiva de um passado, de uma época muito característica, a época industrial.

A escolha da problemática dos vazios urbanos, em especial dos vazios urbanos de natureza industrial justifica-se e pode-se considerar bastante pertinente, sobretudo nos dias de hoje.

Fruto do ímpeto reformista e construtivo, o Homem tende hoje, na maioria dos casos a destruir tudo quanto não considere importante ou não tenha qualquer utilidade.

Tal resulta, quanto a nós, do facto de frequentemente se desconhecer a importância daquilo que destruimos, nomeadamente quando estamos na presença da memória identitária de povos e regiões. Como os vazios urbanos são de certa forma um fenómeno relativamente recente, acontece que pela própria falta de distanciamento temporal, tendemos a destruir um património que é relevante. Se nada se pensar, se nada se fizer, é esse património, herdado dos tempos dos nossos pais e dos nossos avós, que será destruído.

Não merecerá ele da nossa parte uma atenção? Será que a solução dos vazios urbanos só se pode fazer através da destruição pura e simples dos edifícios que lá estiveram, construindo-se em seu lugar outros, com novas valências e funcionalidades e sem qualquer ligação ao que existia? Será que é assim tão impossível conciliar o passado com a modernidade?

Como somos conhecedores da região do Vale do Ave onde outrora existiam grandes e dinâmicos centros industriais e que hoje se encontram abandonados, a nossa investigação vai portanto num primeiro momento no sentido de procurar conhecer a história da indústria em geral.

Só dessa forma poderemos, num momento posterior, conceber esses espaços como espaços de memória e de história, assim como conhecer as causas intrínsecas que deram origem a esses vazios. Num segundo, orientaremos o nosso trabalho no sentido de apontar soluções que possam dirimir as problemáticas inerentes aos vazios urbanos noutras regiões, pois aquilo que se tem feito no Vale do Ave poder ser replicado e até melhorado noutras regiões.

Em regra, partimos sempre do geral para o particular. Ou seja, acerca dos vazios urbanos começamos sempre pelas origens históricas do local, as causas e as consequências.

Partimos também sempre primeiro do contexto mundial e depois do nacional para chegarmos ao local. Ao nível do contexto local, porque o mesmo é importante para se perceber os vazios urbanos da região como símbolos de memória e história incidir-se-á a atenção sobre o Vale do Ave e o concelho de Vila Nova de Famalicão.

Pertinência da Escolha do Assunto a Investigar

Não é muito fácil justificarmos a pertinência do tema por nós escolhido pois que na fase em que a sociedade se encontra, com uma crise nacional, europeia e mundial, falar dos vazios urbanos tem como já dissemos vários aspetos a considerar. Assim, em alturas sem ser desta crise, também existiram vazios urbanos, tal como de resto já anteriormente o referimos, no entanto, os vazios urbanos de agora têm outro significado, pois que com a atual crise muitas foram as fábricas que tiveram de fechar ou encerrar as suas portas.

Quem investiu na construção de tão grandes equipamentos, certamente que gostaria de ver rentabilidade dos mesmos, ainda que, sem laboração que a eles deu origem, mas com outro tipo de ocupação.

Por isso, o dizermos que é pertinente esta temática, uma vez que estamos a assistir, um pouco por todo o lado, à reconversão e à adaptação de grandes unidades fabris a residências coletivas, ninho de empresas ou até a áreas comerciais, onde funcionam para além de outros equipamentos e serviços diversificados, o comércio tradicional.

Posto isto, a pertinência do nosso estudo está, não nas causas da crise ou da desindustrialização, mas no destino a dar aos equipamentos que por força das crises se desvitalizaram das funções para que inicialmente foram criados. Trata-se, portanto, de um tipo de património em risco, que pelos motivos que adiante explicitaremos, merecem estudo e reflexão aprofundada, de modo a que se possam encontrar as melhores soluções.

Por fim, uma nota para os problemas ambientais e para a degradação física, social e moral dos velhos equipamentos e unidades fabris. Como se sabe, este é um problema que tem de ser resolvido. No essencial, ele encontra-se hoje em dia em voga, e como tal, cremos que a reflexão e o debate sobre o tema se impõe.

Objetivos

A investigação tem como primeiro objetivo compreender e aprofundar as dinâmicas saídas da Revolução Industrial, bem como o processo, lento e difícil, de industrialização em Portugal, o qual, por sua vez nos elucida quanto ao fenómeno industrializador ocorrido na região do Vale do Ave.

Por outro lado, na sequência deste mesmo primeiro objetivo, um outro se afigura. No essencial procura-se avançar também no conhecimento e na compreensão do crescimento urbano resultante da Revolução Industrial, fases e processos, os quais por sua vez nos elucidam quanto às diferentes fases de expansões das cidades e às origens dos vazios urbanos.

Por fim, no que a objetivos gerais diz respeito, procura-se também refletir e apontar possíveis soluções do ponto de vista do Arquiteto que

possam dinamizar e ocupar esses vazios urbanos, principalmente os industriais, por ser o nosso principal objeto de estudo e análise. Em boa verdade se diga de resto que essa dinamização tem hoje de passar como acontece por exemplo na cidade do Porto pela ideia do património, este associado não só à cultura, mas também ao turismo.

Neste sentido, impõe-se, portanto, o elencar de um conjunto de objetivos específicos, os quais constituem no fundo a matriz da estratégia definida em toda a nossa investigação.

Entre eles, tornou-se importante perscrutar os caminhos trilhados pela industrialização ao longo dos tempos, de forma a compreendermos melhor o fenómeno que ocorreu no Vale do Ave e em particular em Vila Nova de Famalicão. Querendo nós encontrar no Património uma válvula de escape para os vazios industriais, pareceu-nos ajustado procurar as suas raízes históricas de modo a fundamenta-lo como tal.

Por outro lado, tornou-se igualmente importante compreender o modo como se deu o aparecimento dos vazios urbanos. Para isso, tornou-se necessário perceber e descrever as grandes transformações que estiveram na sua origem, nomeadamente as políticas, as sociais, as económicas e as culturais, neste último caso as relacionadas com aquilo a que hoje chamamos justamente de Revolução Tecnológica.

Igualmente importante, constituindo-se como um objetivo primordial, foi também o despertar para as consequências dos vazios industriais, designadamente no respeitante às suas repercussões sociais e ambientais. Refletir e compreender esta problemática torna-se importante para nós enquanto Arquitetos, dado que a nossa função, entre outras premissas, passa por encontrar as melhores soluções arquitetónicas e urbanísticas. Ou seja, dito por outras palavras, o Arquiteto não deve única e exclusivamente preocupar-se com o risco. Pelo contrário, ele deve ser capaz de encontrar as melhores soluções, isto é, de encontrar a melhor estratégia para resolver os problemas que

enfrenta. Nesse sentido, do nosso ponto de vista, a reflexão impõe-se mais do que nunca.

Apontar soluções que dirimam os problemas suscitados pelo advento dos vazios industriais nem sempre é fácil. Contudo, na definição deste objetivo, demos num primeiro momento primazia ao levantamento do estado em que se encontram os antigos equipamentos industriais no Vale do Ave e em particular em Vila Nova de Famalicão. Posto isto, preocupamo-nos, em estudar vários exemplos, nacionais e internacionais, de modo a que se possam encontrar as melhores soluções para a resolução dos problemas. Do nosso ponto de vista, como se verá, a solução Património é a resposta mais eficiente, desde que não caíamos no dogma e no fundamentalismo que o conceito à primeira vista pode pressupor. Ou seja, por outras palavras, entendemos o Património como um conjunto de valores herdados que nos direcionam para uma memória identitária. O elo a preservar, do nosso ponto de vista, deve ser portanto essa memória e para isso podem-se encontrar várias estratégias.

Em suma, como bem se vê, crermos que o título que demos à nossa Thesis resume muito bem os objetivos que traçamos: A génese, a ascensão, o apogeu e o colapso. Paradigma social, económico, patrimonial e ambiental. O caso de Vila Nova de Famalicão.

Metodologia

Como se sabe, são várias as formas de abordar os vazios urbanos. Em geral, pode-se abordar esta temática do ponto de vista da Geografia, da História, da Arquitetura, da Engenharia, da Sociologia, etc.

Nesta Dissertação, porque damos particular ênfase às noções de património, memória, história e cultura, e porque nos preocupamos

sempre com as causas, optamos essencialmente pelo ponto de vista da História e da Geografia.

No essencial são estes dois os pontos de vista que a nosso ver melhor permitem a identificação do problema, bem como o reconhecimento das suas consequências. Assim, do ponto de vista metodológico optámos no que às causas diz respeito sempre por um discurso mais historiográfico, enquanto as consequências as preenchemos bem mais com o discurso própria da geografia.

Além do ponto de vista e diferentes tipos de discurso, ao nível da metodologia há também a salientar mais três aspetos, os quais a nosso ver se revelam importantes.

Num primeiro momento metodológico preocupamo-nos com a identificação dos principais traços da Revolução Industrial na Europa e no Mundo para depois, num segundo, a partir dessa realidade podermos compreender e caracterizar o processo ocorrido em Portugal e em particular o da região do Vale do Ave.

Em seguida, na sequência desse contexto, que no essencial são as causas, procuramos compreender as razões dos vazios urbanos e que soluções se podem encontrar para eles.

Assim, à medida que fomos evoluindo na investigação construiu-se uma metodologia fundamentada no contacto com a realidade e alicerçada na leitura bibliográfica feita anteriormente.

Enfim, a metodologia foi no essencial adaptando-se aos objetivos a que nos propusemos inicialmente, os quais em termos genéricos foram atrás elencados. Sempre que possível foi-se adaptando a metodologia às necessidades, realidades e dificuldades que o objeto em estudo suscitou.

Por fim, uma palavra ao nível do trabalho realizado no terreno. No essencial, este consistiu em deslocações sucessivas à região em estudo para lentamente se levantar e registar a informação considerada

por nós como pertinente. O levantamento dessa informação passou, entre outros aspetos, pela identificação das unidades industriais abandonadas, pelo seu registo fotográfico e pela elaboração de uma pequena memória descritiva que contemplasse testemunhos da época da sua atividade.

Além disso, como é evidente, consultou-se o PDM local, apesar de este só ter sido publicado nos inícios dos anos 90.

Além dos diferentes tipos de discurso utilizados na elaboração desta Dissertação, da estrutura desenhada baseada no princípio da causa e efeito, bem como da metodologia utilizada no terreno e que passou entre outros aspetos por visitas e levantamentos do objeto de estudo, uma palavra final para a base da consolidação de todo o conhecimento construído.

Como é natural, todo o conhecimento emana de virtudes e defeitos, de ideias próprias e de ideias a fazer. Muito do conhecimento como se sabe, sobretudo o comum baseia-se em ideias próprias propaladas muitas vezes por ideias feitas e transmitidas por outros. Esse conhecimento, longe de ser científico nem sempre é incorreto, dando ou funcionando em muitos casos como a engrenagem inicial de um conhecimento que a seu tempo se tornará científico.

A cientificidade deste conhecimento obtém-se no essencial a partir de duas práticas. Em primeiro, e pode não ser necessariamente por esta ordem, o conhecimento baseado na experiência do objeto, o que foi feito por nós através do levantamento de campo já atrás elencado nos seus aspetos mais elementares.

A segunda, iminentemente de ordem teórica, foi a pesquisa bibliográfica, a qual se revelou fundamental na estruturação da presente Dissertação, ajudando na definição dos temas a compreender e a aprofundar, no elencar dos objetivos, assim como na metodologia a adotar.

Limitações do Estudo

Qualquer trabalho de investigação nunca termina com uma dissertação, bem pelo contrário, quando se termina o trabalho muitas ideias, impressões gostaríamos de voltar a escrever ou a reescrever.

Assim, parece quanto a nós que quando terminamos este trabalho muito teríamos ainda para escrever. Sabemos pois que há limitações da mais variada ordem que temos de respeitar, no entanto, estamos certos que após esta investigação muito trabalharemos para além dela. A limitação não só é no espaço, mas também no tempo. Quanto ao espaço, sendo ele sempre o mesmo, em cada época as situações vão variando e o que foi dinâmico ontem e vazio hoje será dinâmico amanhã e vazio depois.

Quando ao tempo, as limitações são ainda maiores, pois que com o avanço das novas tecnologias todos os processos de indústria para progredirem têm de estar numa linha de ponta que se altera de ano para ano, sobretudo agora, na época da Informática.

Assim, não haja dúvida que há limitações nesta Dissertação, não só no tempo e no espaço, como no saber e na exposição desse mesmo saber pois que se a mesma Tese fosse feita daqui a uns anos a forma de a fazer, a metodologia tal como os objetivos e os conteúdos seriam certamente diferentes, apesar de a essência ser a mesma. Com isto queremos apenas dizer que qualquer Dissertação terá sempre limitações de vária ordem.

O importante é termos a consciência de que uma Dissertação não deve ser o fim de um processo mas antes o início dele.

Organização das Fases de Trabalho

Este trabalho estudando a emergência de vazios urbanos industriais, está elaborado de forma histórica temporal, compondo-se em várias e apropriadas fases .

Estas são definidas no tempo e de acordo com um cronograma de acontecimento / evolução / crescimento, com observância das temáticas, associadas aos assuntos e conteúdos patentes nos capítulos trabalhados, pois os mesmos respeitam funções e cronologias diferenciadas.

Este aspeto é importante pois permite a organização do presente estudo em função dos temas / épocas / assuntos a tratar.

Apesar disso, como é evidente, tivemos sempre presente ao longo desta Dissertação a noção do tempo, sem a qual de resto não conseguiríamos gerir o que propomos.

Importa igualmente salientar um outro aspeto importante ao nível da organização das fases de elaboração deste trabalho, estruturando o tempo em função das tarefas que tínhamos de empreender.

Dedicamos como tal, boa parte do tempo que tínhamos disponível para a leitura e elaboração de fichas de pesquisa, depois desta partiu-se para o terreno, sempre que se justificava analisar a relação da carga simbólica e semântica das palavras com o conceito real amplo e global .

Finalmente, a redação de cada capítulo procura albergar em si todas situações a ele inerentes , com encadeamento, num quadro lógico e temporal, como de resto se verá adiante.

O “ Estado da Arte “

AGUILAR CIVERA, no livro *Arquitectura Industrial. Concepto, método y fuentes*, Valencia, Diputación de Valencia, 1998. Diz que :

La arquitectura industrial. Una arquitectura de nuestro tiempo

Si definimos «Arquitectura Industrial»1 como aquella que tiene una finalidad explotativa, industrial, viva expresión del comercio y que tiene su fundamento en unas necesidades socio-económicas determinadas por la revolución industrial, esta definición reúne a todos aquellos edificios construidos o adaptados a la producción industrial cualquiera que sea o fuese su rama de producción ...

SOLA MORALES, no livro “Introducción a la Arquitectura na Univ. Politèc. de Catalunya, 2009 , afirma .

a arquitectura, entenderla y sentirla no es algo inmediato. Requiere un aprendizaje... un vocabulario, un conjunto de términos a través de los cuales conceptualizamos y hacemos comunicable la experiencia de la arquitectura. Arquitectura... Proponer una introducción a la arquitectura no es tarea sencilla. Una introducción destinada a arquitectos, pero también a cualquier persona que desee abrir sus ojos y su sensibilidad a uno de los grandes campos de la creación humana de todos los tiempos.

JULIANO SOBRINO, no seu livro *Arquitectura Industrial em Espana, 1830-1990. Ediciones Cátedra, Madrid,1996, pág. 42*, afirma :

Por fim, há que propor intervenções que sejam fundamentalmente de consolidação ou de reabilitação. No essencial, trata-se aqui de propor ações concretas destinadas a dotar esses monumentos industriais de um uso, seja ele público ou privado, que permita sua conservação.

Um senso comum; Criar transversalidade; Promover continuidade ecológica, Reconstruir estruturas com ou sem fim de vida

PARTE I

**NOVAS DINÂMICAS COM A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL
CONSEQUENCIAS ADVINDAS**

PARTE I

**NUEVAS DINÁMICAS CON LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL
CONSEQUENCIAS ADVENIDAS**

CAPÍTULO I

REVOLUÇÃO INDUSTRIAL E DINÂMICAS CRIADAS NO MUNDO

1.1 Origens e Fases da Revolução Industrial

Como é do conhecimento científico geral, a Revolução Industrial começou na Inglaterra em meados do século XVIII. Os sectores têxteis e metalúrgico foram na primeira fase os sectores de ponta, isto é, os sectores de arranque.³ O sector têxtil foi o primeiro a arrancar porque não necessitava do investimento de grandes capitais e não exigia mão-de-obra especializada.



Figura nº 1-Máquina a vapor da época (TMG – Têxtil Manuel Gonçalves, Famalicão). – Exposição Norte Shopping – Porto – Ex fábrica das Sedas
Fonte: Foto do autor

O segundo sector de arranque foi o metalúrgico e grosso modo teve o seu arranque por volta de 1830/1840. O seu arranque esteve

³ DREYFUS, F. G.; MARX, Roland; POIDEVIN, Raymond – História Geral da Europa, Publicações Europa-América, 2002, pág. 29.

relacionado com as necessidades decorrentes dos meios de transporte, em especial o caminho-de-ferro, as pontes e maquinaria diversa⁴.

O progresso técnico foi um fator decisivo para o sucesso da Revolução Industrial, nomeadamente da Inglesa, a grande pioneira.

A revolução técnica que se iniciou fundamentalmente no século XVIII facultou o aproveitamento da energia a vapor. A partir do momento em que James Watt inventou a máquina a vapor os entraves que se colocavam à produção em massa desbloquearam-se. No sector têxtil a mecanização deu-se em duas fases: automatização da fiação (sobretudo com a invenção da máquina de fiar e do tear mecânico) e tecido (fundamentalmente com o cardador mecânico, prensa cilíndrica para estampagem, processos químicos, etc.).⁵

Na metalurgia os progressos passaram essencialmente pelo aproveitamento do carvão mineral. Embora abundante o seu grande inconveniente era o fraco poder calórico que irradiava durante a sua combustão bem como as impurezas que deixava no ferro.

A descoberta da destilação seca da hulha do ponto de vista industrial veio revolucionar os meandros da fundição ao fornecer-lhe o coque como combustível. Assim, os altos-fornos, aqueles que por vezes ainda se vêem em algumas cidades industriais, puderam aumentar não só a sua produção como também a sua eficiência. Além destes progressos, talvez os mais importantes nestes primórdios da Revolução Industrial, outros surgiram como foi o caso da pudlagem, processo pelo qual se obtinha ferro macio através da descarbonização do ferro fundido), e do conversor que facilitou a partir de 1856 a transformação do ferro-gusa em aço.

⁴ DREYFUS, F. G.; MARX, Roland; POIDEVIN, Raymond – op., cit., 2002, pág. 41.

⁵ RÉMOND, René – *Introdução à História do Nosso Tempo*, Gradiva, 1998, pág. 203.

DREYFUS, F. G.; MARX, Roland; POIDEVIN, Raymond – op., cit., 2002, pág. 33-34.

A consequência destes progressos técnicos foi enorme, como facilmente se pode imaginar.



Figura nº 2-Tear manual – 1780.

Fonte: Adam Smith – Revolução Industrial – Documentos 17/4/2014

No essencial pode dizer-se que graças a eles a produtividade cresceu, os preços baixaram e as estruturas, tal como as formas de trabalhar alteraram-se profundamente.

O trabalho manual, o produto feito somente por um trabalhador deu a seu tempo lugar à produção em cadeia.⁶

Com o advento da Revolução Industrial, primeiro na Inglaterra e depois em várias outras partes do globo, o domestic system deu lugar ao factory system, este baseado em regimes de exclusividade e em linhas de produção em cadeia.⁷

⁶ DREYFUS, F. G.; MARX, Roland; POIDEVIN, Raymond – op., cit., 2002, pág. 53-54.

⁷ RÉMOND, René – op., cit., 1998 pág. 203.

A segunda metade do século XIX, graças ao capitalismo industrial e financeiro, conheceu pois um novo ritmo de desenvolvimento – mais acelerado – que dotou o setor industrial, comercial e financeiro de novas estruturas.

O setor têxtil cedeu o seu lugar de primazia à metalurgia que agora em franca expansão vê a sua indústria definir os padrões de desenvolvimento.

Com o domínio do fogo , surgiu a possibilidade de industrializar o metal, com excepção do ouro, cobre, platina ou mercúrio . como curiosidade, segundo o livro “ A História da Metalurgia, volume I , verifica-se que o ser humano tenha iniciado o trabalho com o ouro há mais de des mil anos .

A primeira produção de metal foi obtida de forma acidental, ao colocar-se certos minérios numa fogueira a mais de 200° C , temperatura suficiente para derreter ou purificar os metais ou minérios, produzindo-se deste modo uma liga metálica. Como maioria das ligas ou minério, temos o ferro na crosta terrestre combinado com oxigénio e enxofre, sendo um minério com grande procura dada a diversidade de ligas que poderá produzir, com aplicação no mercado das mais variadas formas.

O artefacto de ferro é o mais antigo do mundo, segundo registos arqueológicos tem a aparição entre 1.200 a 1.500 anoa a.C., com aplicação pelo homem primitivo como ferramenta doméstica, de trabalho bem como de defesa.

Tarefa dura para homens de rija têmpera, descendentes do deus Vulcano, crestados pelo calor da forja e endurecidos pela violência dum quase permanente martelar. O malho lá vai afeiçoando o artefacto. O ferro é teimoso, mas o artífice ainda o é mais, amolece-o com o auxílio do fogo, atendendo às condições e época, o ferro fica submisso e o artesão vai moldando o mesmo segundo sua função .

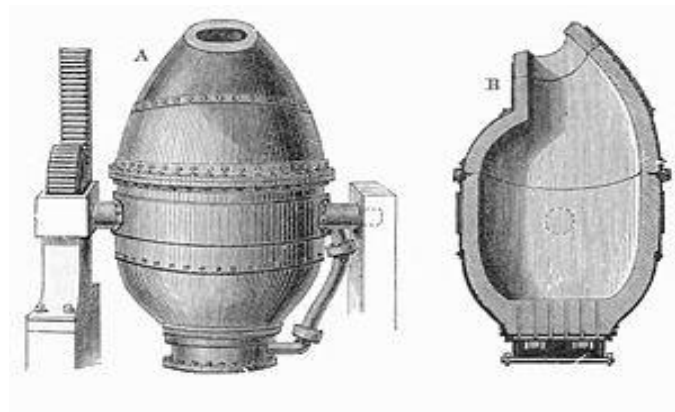


Figura nº3- Conversor de Bessemer

Fonte: Diego Gustavo –Revista Altos Fornos 2015 – Antiguidade, pág 2



Figura nº4 -Forno Siemens

Fonte: Diego Gustavo –Revista Altos Fornos 2015 – Antiguidade, pág 2

A Termodinâmica é o ramo da física que trata do calor e da sua relação a outras formas de energia e trabalho. Define variáveis termodinâmicas como temperatura, entropia e pressão .

O crescimento deve-se por um lado aos progressos técnicos que entretanto foram aparecendo (por exemplo o conversor de Bessemer, o forno Siemens ou os altos fornos construídos nas décadas de 1880 e 90)

bem como às necessidades que se fizeram sentir com o início da Revolução dos Transportes.⁸

Desta forma, a sua produção aumentou exponencialmente e os preços diminuíram de forma bastante considerável.

No essencial, o aço tornou-se no principal material para a grande construção de pontes e barcos por exemplo, mas também para a elaboração de maquinaria e até de armamento.

A par do desenvolvimento da indústria pesada, outros setores emergiram da Revolução Industrial, como a indústria química cujo aparecimento muito se deve à sua interligação com a ciência e a técnica.

O setor têxtil, a partir da segunda metade do século XIX deixou de ser o motor do desenvolvimento industrial. Todavia, apesar deste facto também este setor conheceu importantes inovações e sobretudo aperfeiçoamentos técnicos o que paulatinamente lhe foi permitindo abandonar a feição artesanal que tinha e adotar um *modus vivendus* mais consentâneo com o espírito, organização e desenvolvimento das relações empresariais modernas a todos os níveis com relevo para transportes e meios de comunicação.

Verificamos que os artesãos começaram a dar lugar a correntes industriais, sempre alavancados pela tecnologia que anualmente se apresentava, bem como o apoio económico que vislumbrava as companhias e incrementava quer o comércio, quer a indústria.

Com a evolução da tecnologia dos fornos primitivos, como ilustra a figura 3 e 4, deram lugar aos denominados altos fornos, tecnologicamente aperfeiçoados, com aplicações variadas e como tal

⁸ Segundo Charles Morazé “O caminho-de-ferro e o telégrafo sustentam o novo progresso industrial, designadamente o das indústrias siderúrgica e elétrica”. MORAZÉ, Charles - Introduction à l'histoire économique, A. Colin, 1952, pág. 54.

alargada a aplicação pela qualidade que apresentavam aliada à produção e formas de conceção, permitindo que peças amorfas ou formais fossem moldadas, produzidas e reproduzidas em fase laboral contínua.

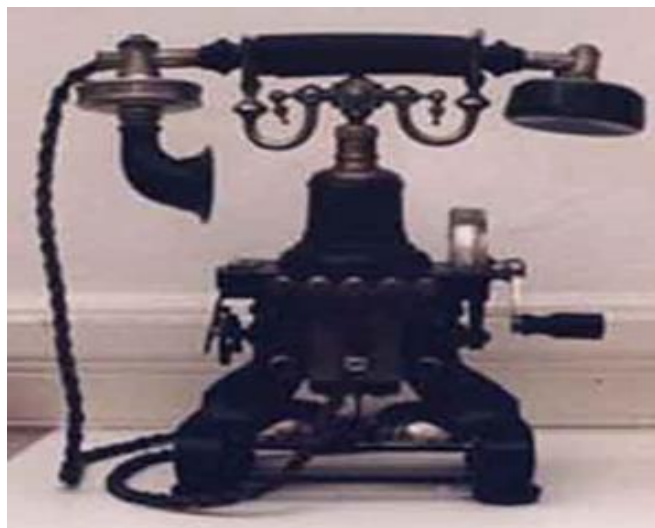


Figura n.º 5- Telefone de Corda

Fonte: Transportes e Telecomunicações - 2011/02 – Pg. CA 7

A constituição de um mercado à escala proporcionado pela Revolução dos Transportes a que adiante dedicaremos algumas considerações, e o desenvolvimento dos meios de pagamento, conferiram no essencial ao mercado mundial uma nova dimensão e grosso modo contribuíram, juntamente com o desenvolvimento industrial, para o surto do setor bancário. Assim, surgiram os bancos verdadeiramente modernos que no geral se foram especializando.⁹

Entre estes bancos particulares encontravam-se também os bancos provinciais que granjearam grande aceitação e popularidade um pouco por toda a Europa e em particular no Ocidente pois no essencial

⁹ De acordo com François Carron até aos anos de 1870 a maior parte dos investimentos industriais eram financiados não pela emissão de ações mas pelo reinvestimento dos lucros ou pelo autofinanciamento. A partir desta década tudo no entanto se alterou.

apoiavam, como nunca ninguém o tinha feito até então, as atividades agrícolas e estimulavam o dinamismo do comércio local e regional. A popularidade deste tipo de bancos contribuiu no entanto para a sua própria queda uma vez que em geral o seu sucesso levou à sua própria concentração.

Em finais do século XIX surgem dois tipos de bancos: os bancos comerciais que estavam mais vocacionados para depósitos, descontos e empréstimos de curto prazo e os bancos de negócios, mais inclinados para a concessão de crédito às indústrias e companhias de viagens. No essencial, estes bancos entre outras funções, emitiam títulos que constituíam o capital de fundação de empresas pelo que estas lhes ficavam vinculadas com o estatuto de filiais. Por fim, a par destes dois tipos de bancos, surgiram os bancos nacionais, privados, no início, e mais tarde estatais.

Entre outras funções, sobretudo após tornarem-se instituições estatais, contam-se o de garantir a estabilização e o equilíbrio do valor da moeda, assim como a facilitação das operações comerciais com o exterior.¹⁰

Foi também no século XIX que se divulgou a moeda fiduciária como instrumento monetário, especialmente depois de os bancos centrais assumirem para si o exclusivo da circulação fiduciária. É também nesta época, principalmente no último quartel do século, que o valor do papel-moeda deixa de corresponder ao valor real em metal depositado, chegando mesmo a ultrapassá-lo largamente.

Saliente-se ainda a este respeito que sobretudo as nações mais desenvolvidas do mundo começaram a utilizar como padrão das suas moedas o ouro¹¹.

¹⁰ DREYFUS, F. G.; MARX, Roland; POIDEVIN, Raymond – op., cit., 2002, pág. 192.

¹¹ HOBBSBAWM, Eric – op., cit., 1988, pág. 55.

Assim, doravante passam a ser as reservas de ouro de cada país que garantem a convertibilidade das suas moedas, assim como a troca de mercadorias e capitais com o exterior. Desta forma, em finais do século XIX a Inglaterra, a grande pioneira da Revolução Industrial e principal potência económica e militar do mundo, vê a sua moeda funcionar como moeda internacional nas operações de troca.



Figura n.º 6 – Fábricas Químicas

Fonte: BASF Ludwigshafen – Pág. 12 -BASF – Ludwigshafen – Alemanha.

Tal como refere Vasquez de Prada, o autofinanciamento, típico dos primórdios da Industrialização, cedeu no último quartel do século XIX aos grandes investimentos que só podiam ser realizados por entidades bancárias. A penetração da banca na estrutura industrial torna-se pois efetiva a partir daqui e consagra, quer para a época quer para os novos tempos saído dela o poderio dos grandes grupos financeiros.¹²

A dinâmica industrial da segunda metade do século XIX juntamente com o desenvolvimento do setor bancário e financeiro que lhe serve de apoio e suporte levou, grosso modo, uma grande parte das

¹² DREYFUS, F. G.; MARX, Roland; POIDEVIN, Raymond – op, cit., 2002, pág. 32-33.

empresas se agrupassem, isto é se concentrassem, sendo que para isso concorreu também a própria estrutura e funcionamento da empresa.

Com efeito, a maquinaria cada vez mais dispendiosa, a organização técnica mais apurada, com stocks de matérias-primas e salários mais altos, bem como as flutuações dos mercados e a própria concorrência, exigiram a redução dos custos de produção. Assim, em virtude dos vastos meios financeiros que a Industrialização exige, tornou-se pois indispensável a concentração industrial, a criação de sociedades anónimas.

Algumas companhias atingiram um poderio económico tal que foram absorvendo a produção e a venda de determinados produtos, controlando totalmente o mercado dos mesmos, enquanto as pequenas empresas, não tendo qualquer possibilidade de concorrer em igualdade de circunstâncias fecharam.

Começa-se assim a verificar a partir do último quartel do século XIX o aparecimento de grandes companhias com tendências monopolizadoras de certos mercados. Dentro desta tendência, geral e comum na maioria dos países em take-off, verifica-se o aparecimento fundamentalmente de duas tendências e de dois tipos de concentrações; uma de relações mais verticais e a outra de relações mais horizontais. A vertical consiste basicamente na integração de todas as fases de produção numa mesma empresa. É o que acontece por exemplo na indústria metalúrgica.

As relações horizontais consistem fundamentalmente na concentração de várias empresas do mesmo ramo e que regra geral se associam para evitar a concorrência e controlar a fase final da produção e os respetivos mercados finais do produto. Assim, em alguns casos, as empresas associadas mantêm uma relativa autonomia (carteis) enquanto noutros a dependência a uma empresa mãe é total (trusts). Nos EUA além dos cartais e dos trusts há ainda as holdings, associações

financeiras ou grupos de brancos que possuem a maioria das ações de uma empresa.

Já no começo do século XX os grandes grupos económicos essencialmente de cariz nacional aprimoraram as suas formas de dominação, pelo que as formas de contração empresarial começaram a extravasar as fronteiras naturais de cada país. É pois então que se inicia por assim dizer a Era das grandes companhias multinacionais.¹³

1.2 A Importância da Revolução Agrícola

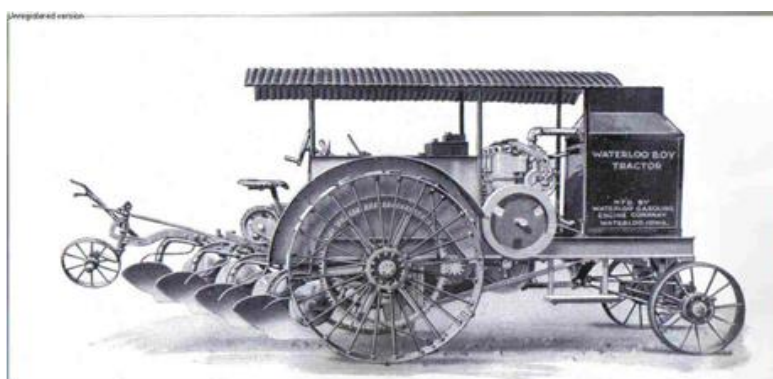


Figura n.º 7-Trator a vapor – com alfaia incorporada.

Fonte: Tratores antigos Petrus Nijssen.com Pág. 02

O trator na figura acima de John Deere, empresa de topo no sector, ofereceu US \$ 2.2 milhões de dólares para adquirir a marca acima designada; Waterloo Trator Company Boy, assumindo assim a empresa de tractores mais moderna e com sucesso do seu tempo.

Acompanhando a industrialização, também os campos se foram transformando ao longo de praticamente todo o século XIX. A Revolução Agrícola, assim denominada por muitos especialistas,

¹³ DREYFUS, F. G.; MARX, Roland; POIDEVIN, Raymond – op., cit., 2002, pág. 191-194.

espalhou-se fundamentalmente pelos países mais desenvolvidos, que no essencial haviam entrado na Era da Industrialização.

Ao nível da Revolução Agrícola, patente e visível em países como Alemanha, França, Bélgica, Inglaterra e EUA os progressos mais significativos foram a abolição da servidão e o consequente aparecimento de uma mão-de-obra assalariada e especializada¹⁴.

No essencial trata-se de uma espécie de emancipação da terra e da classe agrícola laboriosa e para a qual muito contribuíram avultados investimentos capitalistas, uma vez que muita da matéria-prima era obtida no campo. Além destes progressos outros houve, verdadeiramente assinaláveis nos primeiros tempos, designadamente a preferência pelo openfield (campo aberto) e que foi extremamente importante para o sector têxtil pois que a superfície de pastagens aumentou consideravelmente resultando daí um aumento exponencial não só dos rebanhos como também da lã que depois de devidamente tratada e trabalhada era transformada em tecidos.

Tudo isto, aliado nos primeiros tempos à própria Revolução dos Transportes e ao consequente aparecimento de novos mercados fez com que a produção agrícola aumentasse exponencialmente e o escoamento dos produtos se tornasse mais eficiente.¹⁵ As transformações agrícolas nunca se fizeram sentir uniformemente em toda a Europa. Em geral, enquanto no noroeste da Europa a agricultura esteve intimamente ligada com a Revolução Industrial, noutras áreas, designadamente no sul e leste do mesmo continente, isso não aconteceu ou quanto muito apenas se sucedeu de forma isolada e esporádica.

¹⁴ HOBBSBAWM, Eric – *A Era do Capital*, Editorial Presença, 1988, pág. 245.

¹⁵ DREYFUS, F. G.; MARX, Roland; POIDEVIN, Raymond – op., cit., 2002, pág. 205-209.

No essencial, nessas regiões aquilo que se verificou foi a falta de investimento financeiro na agricultura e ao qual não é certamente alheio o atraso industrial.



Figura n.º 8 Trator a diesel – 1923.
Fonte: Foto Autor

Se há atraso industrial não há necessidades prementes em matérias-primas, daí a falta de investimentos no sector agrícola desses países. Assim, a agricultura nesses países nada tem de capitalista. No essencial, sobretudo na Europa Central e de Leste o que predomina são as velhas estruturas e práticas feudais enquanto na Europa do Sul, Portugal incluído, se perpetua no tempo e no espaço uma policultura de subsistência.¹⁶

Conforme temos vindo ao longo da vida a estudar tudo que nos rodeia, apercebemo-nos que a agricultura acompanha o ser humano quase desde a pré história ou seja ; 8.000 anos a.C.

¹⁶ HOBBSAWM, Eric – *op., cit.*, 1988, pág. 231.

As primeiras descobertas foram observadas pelas sementes que eram com vento levadas para solos propícios e aí começaram a germinar. Então o ser humano começou a aperceber-se que se lançasse sementes à terra esta produziria raízes, caule, folha flor e fruto .

A agricultura tornou-se fruto da necessidade de sobrevivência, num contexto de emergência dos países sub desenvolvidos



Figura n.º 9-Trator turbo diesel – 2015.

Fonte: Foto do Autor

Trator de alta performance, pela invenção da destilação do petróleo.

A Revolução Agrícola, dentro do que temos vindo a ver, desenvolveu-se sobretudo no Noroeste da Europa – Inglaterra, França, Alemanha, Bélgica e Holanda – assim como nos EUA. No noroeste europeu a Revolução Agrícola passou pois pela criação de latifúndios onde regra geral se praticou a adubagem das terras, a mecanização e a especialização e alternância das culturas, predominando aqui sempre de forma sistemática até a monocultura.

Outro aspeto ligado à Revolução Agrícola foi o fomento da criação de gado que regra geral passou a realizar-se de forma mais

seletiva e tendo no essencial como objetivo o aparecimento de raças altamente produtivas.

Além de tudo disto, o desenvolvimento agrícola nestes países foi sempre acompanhado pelo desenvolvimento científico quer ao nível de químicos, sobretudo fertilizantes, quer ao nível da manipulação de espécies, sejam elas animais ou vegetais.

Estes progressos técnicos e científicos contribuíram para o aumento da superfície agricultura assim como para o aumento da produção, de uma produção cada vez mais capaz de alimentar as indústrias, os mercados e as famílias.¹⁷

A agricultura, sobretudo a partir da segunda metade do século XIX, não se desenvolveu apenas no Noroeste da Europa, nem tão pouco somente nos EUA.

Já aqui mencionamos, ainda que sucintamente, o atraso agrícola de alguns países. Esse atraso ficou a dever-se, entre outros fatores, ao incipiente arranque industrial e à prevalência de práticas ancestrais, nomeadamente as características de cariz feudal.

Porém, sobretudo no continente americano, países houve que desenvolveram por esta altura a sua agricultura como atrás referido, além de necessidade emergente, transformou-se num setor de preponderante importância para a humanidade, adaptando as características dos solos às plantações autóctones, onde a produção se proporcionava e a rentabilidade económica estava de acordo com a sustentabilidade ambiental. Acompanhando o progresso, o aperfeiçoamento das alfaias agrícolas e máquinas pesadas, permitiram a todos os níveis e variedades à “explosão” agrícola a que hoje assistimos

¹⁷ HOBBSAWM, Eric – *op., cit.*, 1988, pág. 238-239.

O caso dos países novos, das antigas colónias europeias em solo americano e que no século se tornaram independentes. É por exemplo o caso do Brasil e da Argentina. Nestes países começou-se a praticar uma agricultura extensiva baseada em pressupostos científicos e onde a máquina substituiu um grande número de mão-de-obra

1.3 A Revolução dos Transportes e Novas Acessibilidades

O petróleo é primórdio da Revolução Industrial e como tal de forma intrínseca e concomitante, faz parte da evolução ocorrida nos mercados transpores , tendo como iniciação George Stephenson que em 1830 inventou a locomotiva vapor , segundo o livro o museu Ferroviário de V N Famalicão . A consequência direta é a evolução ferroviária que de forma rápida evoluiu inicialmente nos países desenvolvidos, conforme abaixo se descriminará.

Em 1850, surge a navegação a vapor, pela entrada do ferro, as embarcações a vapor, o transporte de mercadorias ficou com maior teor de eficiência, vendo os preços reduzidos e com oferta mais eficiente , permitiu o aumento de transacção de mercadorias. Consequentemente, a revolução dos transportes e mobilidade, foi a alavanca que faltava para a ascensão do processo Industrial.

A partir, sensivelmente de 1820/ 1830 os investimentos no setor industrial convergiram poderosamente para o setor dos transportes. Trata-se no essencial de um setor vital para o desenvolvimento da indústria e da agricultura na medida em que favorece o fornecimento das matérias-primas, assegura o escoamento da produção e faz baixar os preços dos produtos, dando, assim início ao consumo em massa,

dinamizando-se dessa forma o mercado interno. Por estes motivos inicia-se, grosso modo a Revolução dos transportes.

A partir sensivelmente de 1820/ 1830 os investimentos no setor industrial convergiram poderosamente para o setor dos transportes¹⁸.

Quer terrestres com aberturas de novas vias e correções de existentes e a construção de portos de mar e rio com novas ancoragens para barcos de calado que façam frente a grandes cargas, quer mercadorias, quer de passageiros.



Figura n.º 10-Cilindros calcador.

Fonte: Foto do autor – 1965- Corte da E.N.204.5

Cilindros compactadores terrestres, movidos com o processo diesel de injeção; mecanização imperativa na abertura de novos troços de via, quer no traçado, quer no decaque do piso .Além do transporte de passageiros, também o comércio tinha o seu lugar na navegação a vapor, graças sobretudo à especialização dos transportes marítimos (por exemplo: navios de carga, petroleiros, barcos frigoríficos).

¹⁸ HOBSBAWM, Eric – *op., cit.*, 1988, pág. 60.

O sucesso deste meio de transporte – o marítimo – foi de tal ordem que se tornou necessário formar, já no último quartel do século XIX, grandes sociedades capitalistas, pois o investimento e melhoramento do sector já não podiam ser suportados por apenas um investidor. De resto foi graças ao aparecimento destas companhias que as frotas cresceram e as condições portuárias melhoraram.

No essencial reformularam-se e construíram-se novos portos marítimos, melhoraram-se as condições de receção de navios de grande porte e construíram-se armazéns de grandes dimensões para acondicionamento provisório dos produtos rececionados ou a enviar.¹⁹

Os transportes marítimos, que conheceram grande incremento a partir dos inícios da segunda metade do século XIX, estão longe de terem sido os pioneiros. Esse papel foi desempenhado fundamentalmente pelo caminho-de-ferro.

Os caminhos-de-ferro nasceram fundamentalmente do encontro de duas técnicas: o ferro e a máquina a vapor. Contudo, a grande revolução baseou-se na aplicação da locomotiva à tração de vagonetes.

O momento-chave na história dos comboios foi, sem dúvida, a aplicação da caldeia tubular à locomotiva Rocket de Stephenson. Em 1830 a Rocket era já utilizada com sucesso na linha Liverpool-Manchester.

O seu êxito desencadeou uma verdadeira febre de construção e especulação por vezes excessiva.²⁰

Na Inglaterra, Bélgica, Alemanha²¹, França, etc., um pouco por todo o mundo a rede de caminho-de-ferro aumentou de tal forma que

¹⁹ HOBSBAWM, Eric – *op., cit.*, 1988, pág. 77.

²⁰ Segundo Rioux “o carril alicerça a vitória da industrialização (...) dá solidez ao capitalismo...”.

por volta de 1850 já existam cerca de 38. 000 Km de linha enquanto nos EUA em 1862 o transcontinental ligava já a costa atlântica ao Pacífico²².

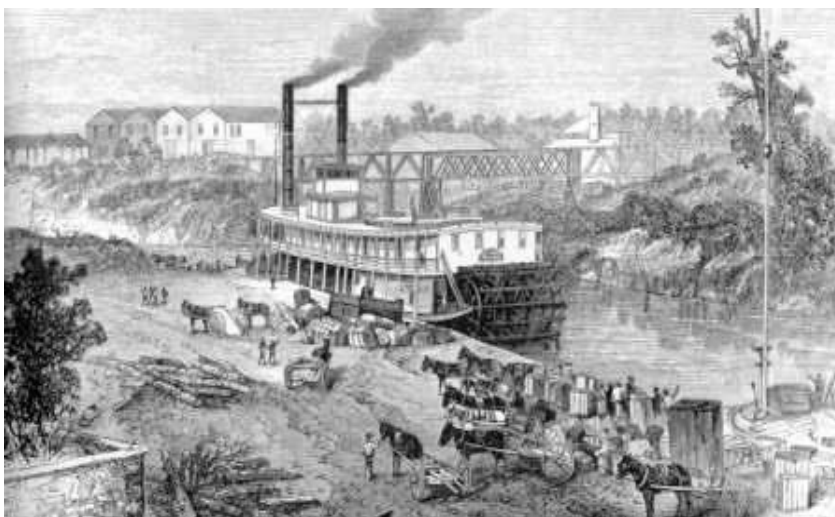


Figura nº11- Barco a vapor no Mississípi.

Fonte:<http://marlenemoraes.blogspot.pt/2011/03/revolucao-dos-transportes.html>.

A navegação a vapor, cedo triunfou nos rios (Tamisa e Reno), contudo demorou a impor-se aos grandes oceanos pelos desafios destes. Os grandes veleiros americanos (clippers) faziam a travessia do Atlântico em tempo idêntico ao dos primeiros streamers (navios a vapor). Só na segunda metade do século XIX é que a navegação a vapor triunfou nos oceanos, precisamente quando os clippers foram substituídos pelos novos streamers (grandes paquetes) e quando se começaram a formar companhias regulares de navegação.

A Revolução dos transportes modificou profundamente a vida dos homens, as condições económicas assim como as relações culturais

²¹ Segundo Vasquez de Prada, “Numa época de constituição de nacionalidades os transportes criavam as condições de unificação e do desenvolvimento económico a nível nacional”.

²² HOBBSAWM, Eric – *op., cit.*, 1988, pág. 67.

e políticas entre as nações. De um modo geral pode dizer-se que a agricultura encontrou graças ao incremento e inovação do sector dos transportes novos mercados e passou a vender longe os géneros que outrora só conseguiria vender nas viagens de curta duração. No essencial, como refere Vasquez de Prada a modernização dos transportes aproximou a cidade do campo e rompeu inclusive com o velho sistema medieval de mercados locais.

Por outro lado, importa também referir que nas cidades, graças não só aos progressos urbanísticos mas também aos transportes, as crises alimentares já não se faziam sentir com tanta intensidade. O abastecimento de produtos, sobretudo alimentares, torna-se mais regular o que contribuiu para robustez dos organismos e para uma maior capacidade de resistência às doenças, sobretudo às febres tifoides, à cólera, ao tifo exantemático e à febre-amarela que por norma dizimavam vastos elementos da sociedade. Por fim, a importância dos transportes para a indústria. As indústrias no essencial concentraram-se junto dos portos marítimos e das estações/ linhas férreas, ou seja próximo dos locais de carga e descarga de mercadorias e produtos, sejam eles matérias-primas ou acabados.²³

Na segunda metade do século XIX o crescimento do comércio mundial foi simplesmente notável, tendo praticamente triplicado o seu volume entre 1876 e 1913.

Os principais fatores do seu crescimento foram sem dúvida os enormes progressos verificados ao nível dos transportes que abriram as portas de novos mercados mas não só. Para o aumento do volume de produtos comercializados à escala global muito contribuiu também a

²³ Outra consequência ou aspeto positivo que podemos aqui elencar é certamente o facto de o viajante, tal como a mercadoria ver o tempo e o custo de viagem reduzirem-se. Além deste aspeto, extremamente significativo, sobretudo para a indústria e agricultura, importa referir também que com a Revolução dos Transportes surgem novas profissões. Entre elas pode-se evidenciar certamente a de ferroviário até então inexistente como se sabe. HOBSBAWM, Eric – *op., cit.*, 1988, pág. 78-87.

mecanização das fábricas e das tarefas agrícolas, assim como o aparecimento de novas formas de organização de trabalho e o dinamismo do capitalismo financeiro, designadamente de bancos de companhias monopolistas.



Figura nº12- Habitações sobre a via-férrea.

Fonte: Nossas Cidades em comum – Climate Journalism Rubens Franco

Por outro lado, à medida que a Industrialização se intensifica e se torna mais dinâmica, aumentaram também as necessidades de matérias-primas. Em geral o aumento da produção, baseado nas novas exigências do mercado, leva à necessidade de mais matérias-primas, indispensáveis quer ao consumo, quer para o comércio e ou indústria .

Quanto mais matérias-primas houver maior é também a produção e o consumo, sendo que este é quem determina as necessidades através das tradicionais regras da oferta e da procura. Assim, o comércio passou a estar ao serviço da indústria e toda a vida económica se

organizou em novos moldes, os quais chegaram grosso modo até aos dias de hoje e dos quais a publicidade é um dos exemplos.²⁴

O desenvolvimento e crescimento apresenta partes que se pretendem ocultar, concretamente a população que não consegue acompanhar o ritmo por diversas razões, nomeadamente por falta de recursos económicos e o resultado consequente mundial é o que se verifica abaixo;

Insalubridade, atentados à saúde pública, pobreza, miséria, degradação, fruto da febre económica associado sempre ao desamparo social e falta de preconização e aplicação de política sustentável.

1.4 As Expressões Urbanas no Contexto da Revolução Industrial

No século XIX fruto da dinâmica industrial, que no entanto não se exhibe da mesma forma em todo o lado, verificou-se um intenso crescimento populacional em todos os continentes. Em nenhum outro momento da História o crescimento da população mundial fora até então tão evidente facto este que levou de resto muitos especialistas em estudos demográficos a considerar este crescimento como uma autêntica “explosão demográfica”.²⁵ realizado, o crescimento demográfico do século XIX não se efetuou nas mesmas condições nem ao mesmo tempo em todo o mundo²⁶.

Na Europa o ritmo de crescimento demográfico foi em geral mais acelerado e iniciou-se mais cedo do que no resto do mundo. Apesar de

²⁴ HOBBSBAWM, Eric – *op., cit.*, 1988, pág. 68-70.

²⁵ RÉMOND, René – *op., cit.*, 1998 pág. 29.

²⁶ “ ” “ ” “ ” “ ” pág. 30.

começar mais tarde, no resto do mundo verificaram-se taxas de crescimento demográfico iguais ou mesmo superiores às da Europa, contudo esse crescimento nada tem a ver com o crescimento natural dessas populações uma vez que na realidade ficou a dever-se a uma intensa diáspora europeia²⁷.

Assim, tal como defendem muitos demógrafos, trata-se fundamentalmente de uma “explosão branca” pois a população europeia não só foi aquela que cresceu por si própria como também foi a que fez crescer a população dos outros continentes, aqui muito à custa dos fortes movimentos migratórios para fora da Europa, sobretudo para os EUA, Brasil, Argentina, terras de oportunidade para todos aqueles que na Europa não conseguiam arranjar trabalho.²⁸ Além destes destinos importa também referir um outro, o continente africano que a partir de finais do século XIX se torna também frequente. O aparecimento deste destino de emigração, até então pouco considerado, ficou a dever-se fundamentalmente a dois fatores. O primeiro relaciona-se com a Revolução Industrial. Esta cada vez mais necessitada de matérias-primas vê no continente africano um “mar” de oportunidades. O segundo, que indiretamente se prende com o primeiro, tem a ver com a Conferência de Berlim e a partilha do continente africano por várias nações europeias.

A redefinição do mapa político africano e alteração dos pressupostos direitos sobre as colónias levou a que as nações europeias tivessem de mandar cidadãos seus para povoar e administrar os respetivos territórios.

Até sensivelmente 1840 os comportamentos demográficos europeus eram semelhantes aos do século XVIII. Contudo, a partir fundamentalmente do início da segunda metade do século tudo se altera.

²⁷ RÉMOND, René – op., cit., 1998 pág. 30.

²⁸ pág. 30-31. HOBBSBAWM, Eric – op., cit., 1988, pág. 258.

A mortalidade recuou graças ao desenvolvimento técnico-científico que permitiu um notável avanço na medicina, sendo que esta logrou em vencer doenças e epidemias até então incuráveis. Verificaram-se igualmente progressos ao nível da higiene individual e coletiva dos povos, nomeadamente através da construção de sistemas de saneamento, rede de água canalizada e práticas como a de lavar frequente e recorrentemente as mãos.

Além destes progressos, alguns com enormes impactos do ponto de vista arquitetónico nas cidades como é o caso do saneamento e da rede de abastecimento de água, outro se destaca e que de um modo geral temos vindo a descrever ao longo do presente capítulo. No essencial foi pois a Revolução Industrial quem possibilitou tudo isto, todos estes progressos.

Foi pois graças ao incremento da produção industrial e agrícola, assim como graças à Revolução dos Transportes e da Agricultura que se estimulou o consumo em massa, melhorando-se com isso a dieta alimentar dos povos.

Por outro lado, tendo em conta até que a Revolução Industrial atraiu populações de fora da cidade, os governos rapidamente perceberam e começaram a sentir a necessidade de promover políticas de saúde pública e de assistência social como forma de combater potenciais enfermidades. É neste contexto pois que no século XIX, sobretudo na segunda metade, se começam a construir hospitais e escolas e a legislar regras sanitárias muito específicas.

O aspeto mais saliente da demografia da segunda metade do século XIX foi sem dúvida o recuo da natalidade, fenómeno que atingiu primeiramente os países mais desenvolvidos.

Trata-se no essencial de uma diminuição do número de filhos por casal, fenómeno que atinge primeiro as famílias burguesas e depois as da classe operária e camponesa.

Esta diminuição do número de filhos por casal e que se traduz concomitantemente na diminuição das taxas de natalidade tem a ver com novos encargos com os filhos que doravante passam a ser uma fonte de despesa. Por outro lado é neste período que se começam também a desenvolver determinadas políticas de planeamento demográfico, assim como incentivos de limitação à conceção e em muitos casos até à restrição do número de filhos por casal, forma eficaz de combater o problema social dos miseráveis e que era muito popular entre as políticas malthusianas.

Apesar dos fatores atrás elencados, a diminuição da natalidade nos países europeus explica-se também e ao mesmo tempo pelo aumento das expectativas dos pais em relação à educação, formação e futuro dos filhos. A par deste facto há ainda que contar com a alteração da estrutura familiar pois que fruto da industrialização a família alargada dá lugar somente à família nuclear, esta constituída agora apenas e somente pelos pais e pelos filhos. A par disso, infira-se ainda um outro aspeto: o novo papel que a mulher timidamente começa a desempenhar na sociedade e que com o advento da Primeira Guerra Mundial se traduziu na sua primeira emancipação. A mulher começando agora a trabalhar fora de casa e sem o auxílio da estrutura familiar mais alargada, nomeadamente dos pais e dos avós, vê-se na impossibilidade de ter muitos filhos.

Em suma, na segunda metade do século XIX surgiu pois como que um novo modelo demográfico que se caracterizou pela descida das taxas de natalidade e de mortalidade pelo que a população aumentou.

Após 1850 as cidades europeias cresceram a um ritmo demográfico alucinante. Este crescimento é particularmente visível na Europa Ocidental, sobretudo nos países mais desenvolvidos, ou seja naqueles que entraram em processo de Industrialização. No essencial o crescimento urbano deste período ficou a dever-se ao crescimento natural das populações das cidades mas também às alterações económicas e sociais provocadas pela Industrialização e pelas vagas

transporte (bairros operários) que construídos à pressa na maioria dos casos refletem todo o tipo de carências.

Em contraste com esta situação surgem os bairros burgueses, os bairros da classe média e da burguesia e que acentuam como que os desníveis sociais existentes. Por fim o centro da cidade que se torna no espaço exclusivo do poder financeiro e político – é o CBD por excelência.

Dentro das transformações ocorridas na cidade, muito por força da Industrialização, pode falar-se até num certo tipo de hierarquização social e funcional do espaço, sendo que a mesma parte sempre do centro para a periferia onde vamos encontrar as fábricas e os bairros operários³². O rápido crescimento dos centros urbanos originou graves problemas de alojamento, de instalações sanitárias e de abastecimento de água corrente, entre outros. No princípio, as cidades cresceram de forma desorganizada motivando com isso os governos dos diversos países a atuar e a criar uma política prévia de urbanização, encontrando soluções como a foto acima demonstra.



Figura nº-13 Habitações sem sistemas depuradores.

Fonte: Armando Neves – 1.ª Edição – Porto Editora, pág. 20

³² RÉMOND, René – op., cit., 1998 pág. 231-232.

Para solucionar o problema de alargamento da aerea e da circulação realizaram-se trabalhos de remodelação e de alargamento dos portos marítimos, das docas, das estações de caminho-de-ferro e abriram-se novas estradas. Para combater os problemas de abastecimento de produtos alimentares, de matérias-primas, água e combustíveis criaram-se mercados centrais, construíram-se novos sistemas de captação e distribuição de água e forneceram-se mais combustíveis para a iluminação e o aquecimento. No que refere à saúde de saneamento e saúde pública, estabeleceram-se mais redes e sobretudo construíram-se mais condutas de esgotos e criaram-se instituições de recolha de lixo.

Apesar de todos estes esforços de melhoramento na vida urbana não se conseguiu no século XIX, tal como no XX, dirimir alguns dos problemas mais prementes das sociedades como são os casos da miséria, do alcoolismo, da prostituição e da criminalidade.

O conjunto de todos estes esforços para resolver os problemas urbanísticos resultantes da Revolução Industrial e que se traduziu no aumento da população urbana faz nascer o Urbanismo sendo que este se preocupa com a organização planeada do espaço e com a resolução dos problemas e situações geradas pela convivência dos Homens.

O aumento demográfico que temos vindo a descrever não se traduz somente na diminuição da mortalidade e da natalidade mas também na emigração, isto é, na saída de indivíduos de um país para outro ou de um continente para outro. Em geral, sobretudo após 1850 foi isso que aconteceu em muitos países europeus que viram parte significativa da sua população sair para destinos prometedores de maiores oportunidades. Num primeiro momento esta emigração dá-se dos países mais atrasados da Europa para os mais ricos, mas num segundo, fruto da saturação da vida urbana atrás descrita e da falta de trabalho nas cidades europeias, ela muda radicalmente de destino e orienta-se fundamentalmente para o continente americano.

De um modo geral, para muitos europeus a promessa de uma Era Moderna na Europa tardava em chegar. As condições de vida dos operários eram muito duras, a mão-de-obra era já excedentária, os salários eram baixíssimos e ainda por cima os operários viam-se obrigados a aceitar as péssimas propostas de trabalho do patronato. Além disso, não tinham direito a segurança social, subsídio de desemprego, doença, ou velhice. Em suma, todos estes problemas acabaram por desencadear uma fortíssima vaga de movimentos emigratórios, intra-Europa e extra-Europa³⁵

Apesar disso, na maioria dos casos este sonho de fuga à proletarianização a que os emigrantes estavam sujeitos nos seus países de origem acabou em frustração. Até 1850 a emigração para fora da Europa era pouco significativa, contudo por volta do último quartel do mesmo século tudo se havia já alterado.

Entre 1840 e 1914 cerca de 300. 000 a 350. 000 europeus abandonaram anualmente o continente europeu.³³ Os períodos de maior intensidade ocorreram nos momentos em que a Europa se viu abraçada por crises políticas e económicas, nomeadamente entre 1845 e 1850 no noroeste europeu, nas crises agrícolas do último quartel do século, estas essencialmente na Europa Central e de Leste, ou com a agitação social dos primeiros anos do século XX, aqui fundamentalmente nos países mediterrânicos. Seja como for, o destino mais frequente para aqueles que emigravam era o continente americano, nomeadamente os EUA, tidos pelos europeus um paraíso, onde os trabalhadores eram os mais bem pagos do mundo.

Os países novos quando necessitavam de mão-de-obra lançavam intensas campanhas de propaganda para atrair o potencial emigrante. Não tão frequente como para o continente americano verificaram-se também ainda vagas emigratórias altamente significativas para a Austrália, Nova Zelândia, Índia, etc. Nestas regiões os emigrantes

³³ HOBSBAWM, Eric – *op. cit.*, 1988, pág. 259.

instalaram-se sobretudo nas áreas transformadas pelos investimentos europeus de captação de matérias-primas.

Ainda a respeito da emigração, segundo Miriam Halpern Pereira, há que distinguir duas zonas de proveniência da emigração transatlântica, a Europa do Norte e a Mediterrânea, cujo nível de desenvolvimento económico começa então a demarcar-se muito claramente. A função desempenhada pela corrente migratória foi claramente diferenciadora nestas duas regiões. Nos países industrializados a emigração permitiu diminuir o desemprego sem afetar o crescimento demográfico dos respetivos países.

O envio de remessas dos emigrantes desempenhou na economia destes países uma função secundária. O emigrante partia com a intenção da instalação definitiva, levava a sua família e regra geral não cultivava o mito do retorno.

Nos países da Europa Mediterrânica a corrente emigratória integra-se no condicionalismo particular que é a desagregação das estruturas do Antigo Regime e no desenvolvimento das relações capitalistas no campo que libertam por assim dizer um grande número de mão-de-obra que não é absorvido no mercado nacional, sendo por isso mesmo forçada a responder à solicitação dos países que se encontram do outro lado do Atlântico.

Em lugar de constituir um fator de desenvolvimento esta situação é um dos vetores que mais contribuiu para prolongar nestas regiões o subdesenvolvimento. Este tipo de emigração torna-se pois uma ameaça para o próprio aumento demográfico, uma vez que se trata maioritariamente de uma emigração da população jovem masculina.

Por outro lado, de um modo geral e quase sistemático agravou quase sempre a dependência externa, uma vez que as remessas dos emigrantes equilibravam quase sempre a balança de pagamentos desses países.

Após 1880 começa-se a sentir uma quebra na emigração anglo-saxónica que vai sendo compensada pelo aumento da emigração de outros países. A França dirige-se frequentemente para o Canadá e para a Argélia, o Reino Unido por sua vez para a Índia e África Austral e os países mediterrânicos essencialmente para a América Latina. Nos finais do século a emigração europeia recebeu mais um estímulo.

Após a Conferência de Berlim os governos europeus lançaram apelos para que se povoasse e explorasse economicamente as suas colónias, ou seja para que a ocupação colonial, sobretudo em África, se consumasse.

No que à emigração intra-Europa diz respeito verificam-se movimentos altamente consideráveis oriundos do leste e sul e que têm como destino o noroeste.



Figura nº 14-Causa da expansão das cidades.

Fonte: Nossas cidades em comum, Climate Jornalismo Rubens Franco 08/ 12

De leste evidenciam-se os polacos e os checos que têm como principal destino a Alemanha e a França. Eslovenos, sérvios e gregos deslocam-se frequentemente para o Império Austro-Húngaro. Quanto aos italianos era frequente vê-los na Suíça, na Áustria, na Alemanha e na

França.³⁴ Relativamente às migrações internas, isto é dentro de cada país, pode dizer-se que elas são regionais, assumem um carácter esporádico e na maioria das vezes estão imbuídas por hábitos profundamente enraizados nas populações.



Figura nº15-Emigração em massa para Europa 1914.

Fonte: Instituto Nacional de Estatística – Censos Indec

No essencial, trata-se da migração de camponeses, serviçais, jornaleiros, artesãos e operários, realizada muitas vezes em coletivo e quase sempre temporária, não tendo por isso mesmo praticamente grandes reflexos demográficos. Na realidade, estas migrações baseavam-se na permuta de mão-de-obra temporária entre o campo e a fábrica. A par destas havia também as migrações definitivas, como foi o caso do êxodo rural em direção aos grandes centros urbanos. Este iniciou-se ,como se aludiu atrás, no noroeste do continente europeu e só depois de 1870 é que se generalizou um pouco por todo o resto da Europa.

Por essa altura a cidade havia pois atraído milhares de camponeses pela variedade e quantidade de oferta de emprego, de

³⁴ HOBBSAWM, Eric – *op., cit.*, 1988, pág. 257-258.

salários e de produtos, assim como pelos progressos gerais da vida urbana e que não chegavam ao campo.³⁵



Figura nº 16-Imagem Navi Pillay – ONU.
Fonte: FFI dw/atp/dpalrtr. 11.05.2014



Figura nº17-Imagem Navi Pillay – ONU.
Fonte: FFI dw/atp/dpalrtr. 11.05.2014

³⁵ HOBBSAWM, Eric – *op., cit.*, 1988, pág. 261.

A procura de um novo tipo de vida, tido como o sonho Americano, a corrida ao ouro, a distribuição de terras no Novo México e a reconstrução da Europa fez com que grandes massas se deslocassem dos seus países de raiz, deixando familiares, sempre na esperança de um dia os poder reaver e proporcionar novas formas de vida, com saúde e sem fome .

Este fenómeno passou-se nos países dito em fase de desenvolvimento, claro está que no continente africano o que se oferecia era como ainda hoje; falta de tudo; justiça, medicamentação, alimentos de primeira necessidade, para falar em infraestruturas.

Contudo em terras de África, onde falta quase tudo, quem tem algo, sabe como o guardar, instalando-se a miséria nas sociedades interiores num continente onde somente se sobrevive à lei da bala, como constatou o autor em 1975 em Moçambique e Angola .

Não se poderia deixar de fazer notar a riqueza do sub solo africano , a exploração do mesmo e a forma de distribuição . O resultado salta à vista de quem por lá passa e se apercebe . Não se verifica segurança , saúde, higiene , não falando sequer em infraestruturas básicas, como eletricidade, água ou saneamento .

Assistiu-se nos pós descolonização; entrega das províncias ultramarinas, a gestos de destruição inqualificáveis, mercê de falta de preparação de uma sociedade quase nativa . O que então destruíram , apenas os de maior classe militar usufruíram das mais valias abandonadas pelos militares , enquanto que em grosso modo a sociedade continua a morrer à fome ou com surtos constantes de doenças.

A moral de vida é a que se ilustra na página anterior , que ainda hoje é uma realidade .

CAPÍTULO II

PERCURSOS DA INDUSTRIALIZAÇÃO PORTUGUESA (SÉC. XIX E XX)

2.1 A Situação Económica Portuguesa na Primeira Metade do Século XIX

No início do século XIX a industrialização portuguesa estava longe do seu arranque, a qual só se viria a verificar efetivamente na última vintena do século. Assim, neste longo e sinuoso caminho vários historiadores detetaram algumas tentativas e fases, que se podem considerar grosso modo determinantes.

Em 1800 verificava-se em Portugal uma ligeira estabilidade económica resultante da exclusividade dos mercados coloniais que por essa altura tinham obrigatoriamente de descarregar as suas mercadorias nos portos portugueses, sendo as mesmas depois disso exportadas. Contudo, até essa altura mais importante do que o comércio era a agricultura, o setor dominante então e que empregava o maior número de mão-de-obra, enquanto a indústria, para além de obsoleta e artesanal, era extremamente débil. Dentro do quadro económico que resumidamente aqui se apresentou, pode dizer-se que a política económica portuguesa continuava por esta altura a ser de teor mercantil³⁶.

Após 1806 a frágil estabilidade da situação económica portuguesa iria denotar-se com toda a força. As invasões francesas e a consequente instabilidade política e económica, assim como a fuga da Corte para o Brasil e a liberalização da sua economia geraram graves problemas à indústria e à agricultura portuguesa³⁷. Com efeito, as invasões francesas tiveram o condão de roubar os filhos aos campos e de destruir propriedades e as culturas agrícolas.

³⁶ MELO FERREIRA, Maria de Fátima Sá – *Rebeldes e Insubmissos, resistências populares ao Liberalismo* (1834-1844), Biblioteca das Ciências do Homem, Edições Afrontamento, Santa Maria da Feira, 2002, pág. 37, 56-57.

³⁷ MELO FERREIRA, Maria de Fátima Sá – *op., cit.*, 2002, pág. 39.

Por outro lado, a fuga da família real para o Brasil e a sua longa estadia nesta colónia não só elevou o estatuto e a categoria dessa colónia como lhe deu uma autonomia do ponto de vista económico em relação à metrópole. Com efeito, até 1817 o Brasil era o maior mercado português tanto no abastecimento de matérias-primas como na colocação de produtos “industriais” e agrícolas. Assim, com a liberalização do mercado colonial brasileiro Portugal não só perdia o monopólio das reexportações de matérias-primas para a Europa, como se tornava economicamente ainda mais dependente do seu velho amigo e aliado, a Inglaterra, com quem tinha assinado diversos acordos económicos, estes quase sempre ruinosos para a maioria dos interesses da economia portuguesa³⁸.

Por outro lado, com a liberalização do mercado colonial brasileiro a “indústria” portuguesa perdia o seu principal mercado de colocação de produtos manufaturados³⁹.

Segundo Vitorino Magalhães Godinho⁴⁰, em Portugal as tentativas de industrialização seguiram-se sempre após graves crises económicas, sobretudo após graves crises de foro comercial. Na realidade foi isso que aconteceu em diferentes momentos da história económica portuguesa e mais em concreto até em 1806 e 1808, estas provocadas ou tendo como pano de fundo precisamente o Bloqueio Continental à Inglaterra imposto por Napoleão. Apesar desta crise, de foro comercial como se vê, podem-se elencar alguns dos esforços realizados pelo Estado português para industrializar e modernizar o país durante este período.

³⁸ Exemplo disso mesmo é o acordo económico celebrado entre Portugal e a Inglaterra em 1810. No essencial, a assinatura deste tratado constitui a reencarnação do tratado de Methuen, assinado entre Portugal e a Inglaterra no início do século XVIII.

⁷⁹ MELO FERREIRA, Maria de Fátima Sá – *op., cit.*, 2002, pág. 39. MACEDO, Borges de – *Problemas da História da Indústria Portuguesa no Século XVIII*, Lisboa, 1963, pág. 54 e 124.

⁸⁰ GODINHO, Vitorino Magalhães – *Finanças Públicas e Estrutura do Estado*, in *Dicionário de Portugal*, vol. II, Lisboa, sd., pág. 244-264.

Apesar dos entraves à modernização e industrialização do país, logo nos inícios do século XIX, a verdade é que foram várias as políticas e as medidas adotadas pelo Estado para que o arranque industrial se tornasse real.

Apesar das várias tentativas, os esforços de modernização do setor industrial falharam por completo em Portugal entre 1800 e 1834. Até este período, apesar dos processos técnicos que também chegavam a Portugal, a verdade é que a indústria portuguesa tinha ainda uma feição artesanal. No essencial, as tarefas eram quase todas manuais e os produtos, manufaturados, estavam longe de seguir os moldes da maquinofatura industrial. Assim, no cômputo geral, predominava no panorama das atividades económicas portuguesas uma pequena indústria

[illegible]

que albergava poucos operários e explorava as velhas fontes energéticas, designadamente a animal, a eólica e a hidráulica⁴³.

O triunfo do liberalismo português deu-se em 1834, após um conflito fratricida que pôs em confronto portugueses absolutistas contra portugueses liberais. O governo que dela sai é essencialmente um governo liberal, adepto da modernização do país e da sua industrialização, ainda que por vezes haja diferentes visões e perspetivas sobre o assunto. Assim, entre 1834 e 1850 serão várias as visões políticas sobre a modernização económica e a industrialização portuguesa⁴⁴.

A política setembrista caracterizou-se no seu início por uma decidida proteção à indústria, ao comércio e à marinha⁴⁵. No essencial, impuseram-se pautas aduaneiras, concederam-se incentivos fiscais e subsídios com o anseio de desenvolver a indústria nacional. Além disso, promoveu-se a criação de associações industriais para a resolução de interesses comuns, promoveu-se ainda a formação técnica dos trabalhadores através da criação de instituições de formação e fomentou-se o desenvolvimento tecnológico pela facilitação e incentivo ao registo de patentes de inventos técnicos.

Apesar da produção ter crescido em número e em qualidade, de terem aparecidos novos tipos de indústria e a mecanização, embora escassa é certo já se fazer sentir, assim como a produção em cadeia, a verdade é que a política setembrista não teve uma continuidade imediata, pelo que as suas consequências só se sentirão muito mais tarde.

Assim, o panorama industrial da década de 1830, sobretudo pós 1834, pese embora todos os esforços era ainda marcado pelo atraso. No essencial, persistia ainda o *domestic system*, a mão-de-obra era

⁴³ MELO FERREIRA, Maria de Fátima Sá – *op., cit.*, 2002, pág. 107.

[illegible]

⁴⁵ SERRÃO, Joel; MARTINS, Gabriela – *Da indústria portuguesa do antigo regime ao capitalismo*, Horizonte Universitário, Lisboa, 1978, pág. 259-269.

maioritariamente semirrural e não estava qualificada para trabalhar com as novas tecnologias.

Além disso faltavam instituições de crédito que subsidiassem os altos investimentos necessários à modernização tecnológica da indústria portuguesa, fato que na maioria dos casos acabava por desviar os investidores para outras atividades, principalmente para as atividades especulativas cujo lucro não se obtinha mais depressa como também era maior. Ao setembrismo sucede o cabralismo, período de curta vigência é certo mas que se caracterizou por uma instabilidade política e social profunda. No essencial, é o tempo dos motins, da Maria da Fonte e da guerra civil que ficou conhecida como a Patuleia e que foi dirimida graças à intervenção militar estrangeira, a saber, da Inglaterra, da França e da Espanha que vieram em socorro da rainha D^a Maria II. Apesar disso, o cabralismo é também marcado do ponto de vista económico por algumas tentativas profícuas de modernização da economia e da indústria portuguesa ainda que segundo uma visão nova e diferente daquela que tinha o setembrismo.

No essencial, o cabralismo perfila-se como adepto do livre-cambismo ao passo que o setembrismo era defensor do protecionismo económico. Por outro lado, é com o cabralismo que se inauguram os grandes projetos de modernização do país.

Ao contrário do setembrismo, o cabralismo via na modernização das vias de comunicação um fator importante para o desenvolvimento do país. Assim, datam do cabralismo os primeiros projetos da linha do caminho-de-ferro, tal como a construção das primeiras estradas reais, que mais tarde receberão o nome de estradas nacionais.

2.2 A Situação Política Portuguesa na Primeira Metade do Século XIX

Entre 1820 e 1851 Portugal conheceu um dos períodos mais controversos da sua História. Em causa estava a implantação do Liberalismo, um novo sistema de governação, que ao propor um modelo político, económico, social e cultural novo chocou com o velho e tradicional mundo do Antigo Regime⁴⁶.

O início deste período conturbado da história portuguesa teve lugar em 1820, quando um grupo de militares do Porto, com o apoio da burguesia e dos populares, se revoltou contra o poder Absoluto vigente. O objetivo da Revolução era, no entanto simples. Consistia em adotar em Portugal um regime liberal, à semelhança do que vinha sucedendo na Europa, baseado no princípio da separação de poderes, da soberania nacional, da representatividade, da inviolabilidade do rei, no princípio da lei como vontade dos cidadãos, no respeito pela propriedade privada, pela Igreja Católica e na defesa do território português⁴⁷.

A adesão de várias províncias do país, e da própria capital, ao movimento subversivo, provocou o triunfo da Revolução. O seu êxito levou à formação de uma Junta Provisional do Reino⁴⁸ que governou o país, no período de transição, até à realização de eleições e convocação das Cortes Gerais, que se reuniram com a finalidade de adotar uma constituição⁴⁹.

Nos primeiros quatro meses de governação, o novo regime conseguiu manter a ordem, organizar as eleições e legitimar-se perante as nações estrangeiras.

⁴⁶ MELO FERREIRA, Maria de Fátima Sá – *Rebeldes e Insubmissos, resistências populares ao Liberalismo* (1834-1844), Biblioteca das Ciências do Homem, Edições Afrontamento, Santa Maria da Feira, 2002, pág. 17-22.

⁴⁷ MATTOSO, José – *História de Portugal*, Circulo de Leitores, 1993, pág. 60-62.

⁴⁸ Trata-se de uma Junta governativa nacional, que governava em nome da nação e do rei (ainda ausente no Brasil). Além desta foram criadas outras juntas governativas em vários pontos do país.

⁴⁹ MATTOSO, José – *op., cit.*, 1993, pág. 54-63.

O novo regime começou, no entanto, a sentir algumas dificuldades. Paulatinamente a aparente unidade dos liberais diluiu-se. As várias forças que participaram na Revolução tinham diferentes perspetivas quanto ao futuro do país. Por outro lado, a implantação do Estado Liberal implicava a criação de novas instituições e mecanismos de poder, pelo que se tornava inevitável um período de transição⁵⁰. Além disso, as novas conceções de poder chocavam com as forças mais tradicionais, afetas ao Antigo Regime, porque punha em causa os seus ancestrais privilégios. E por fim, a independência do Brasil (1822) que não só veio agravar a crise económica portuguesa como feriu o orgulho português⁵¹.

Apesar de D. João VI ter jurado a Constituição, a reação absolutista não se fez esperar, e foi quase imediata. Enquanto o monarca se mostrou disponível em alinhar com o novo regime, a rainha D^a Carlota posicionou-se claramente ao lado do partido absolutista, sobretudo a partir de 1822, no célebre episódio em que recusou jurar fidelidade à Constituição. Este ato da rainha acabou por ter graves repercussões políticas, já que catapultou todos aqueles que não alinhavam com o novo regime⁵². A própria conjuntura internacional alterou-se e já não era favorável à implantação dos regimes liberais na Europa. Como exemplo refira-se a intervenção do exército francês em Espanha (1823) com o intuito de restabelecer o regime absolutista naquele país⁵³.

É pois à mercê do quadro que traçamos que eclode em vários pontos do país focos de instabilidade política e social, que o novo regime vai ter dificuldades em conter.

Perante as fragilidades evidenciadas pelo sistema liberal, o

⁵⁰ REIS, António – *História Contemporânea de Portugal*, Seleções do Reader's Digest, 996, pág. 17.

⁵¹ MELO FERREIRA, Maria de Fátima Sá – *op., cit.*, 2002, pág. 39.

⁵² MATTOSO, José – *op., cit.*, 1993, pág. 65-67.

⁵³ MELO FERREIRA, Maria de Fátima Sá – *op., cit.*, 2002, pág. 19.

partido absolutista tenta, de forma mais séria e consistente, restabelecer a “antiga ordem”. Trata-se do movimento da Vila-Francada, ocorrido em Maio de 1823, em Vila Franca de Xira⁵⁴. A contra-revolução só não triunfou graças à intervenção de D. João VI, que no intuito de evitar uma guerra civil, procurou estabelecer uma plataforma de consenso. Nesse sentido, D. João VI nomeou um novo executivo, mais moderado que o anterior, e designou D. Miguel como comandante supremo do exército, ainda que com limitações. Além disso, mandou soltar todos os presos políticos, ordenou a criação de uma comissão para a censura dos escritos, proibiu as associações secretas, que são normalmente focos de conspiração, ordenou a criação de uma polícia secreta e revogou os diplomas vintistas mais radicais. Por último, no sentido de pacificar o país ordenou a criação de uma câmara que se encarregaria de elaborar um novo texto constitucional de modo a retirar todo o radicalismo constitucional e evitar o regresso ao Antigo Regime.

As medidas implementadas por D. João VI não foram, no entanto, suficientes para pacificar o país. Em Abril de 1824 novo golpe absolutista é desencadeado. A Abrilada, como ficou conhecido na História, contou com o envolvimento da Rainha D^a Carlota e do príncipe D. Miguel. O objetivo, desta nova contra revolução era assassinar os ministros do governo e prender o rei, para dessa forma restaurar o Absolutismo em Portugal. Apesar do êxito inicial, a detenção do Rei causou algum incómodo às representações diplomáticas estrangeiras, acreditadas em Portugal, sobretudo à britânica, que exigiu a imediata libertação do monarca⁵⁵.

Após a sua libertação, D. João VI faz abortar o movimento contra-revolucionário e determina o exílio de D. Miguel e a expulsão da

⁵⁴ MELO FERREIRA, Maria de Fátima Sá – *op., cit.*, 2002, pág. 19.

⁵⁵ MELO FERREIRA, Maria de Fátima Sá – *op., cit.*, 2002, pág. 19.

Quando se julgava debelada a crise política gerada pela Abrilada eis que a 26 de Outubro de 1824, já sem D. Miguel e D^a Carlota como líderes, ocorre um outro movimento contrarrevolucionário. As finalidades eram as mesmas: assassinar os ministros de D. João VI, forçar o monarca a abdicar do trono e estabelecer uma regência favorável à Rainha D^a Carlota, o que permitia a restauração do Absolutismo.

No sentido de garantir a sobrevivência do Liberalismo em Portugal, e de pacificar definitivamente o país, D. João VI fez apressar a elaboração da Carta Constitucional, cujo texto final entrou em vigor já depois da sua morte (1826). Em linhas gerais a Carta Constitucional de 1826 abolia o radicalismo vintista e pretendia estabelecer uma plataforma de consenso entre as várias facções políticas. No entanto o consenso não se verificou, gerando-se graves discórdias entre os liberais. Enquanto uns defendiam a Constituição de 1822 (vintistas) outros, mais moderados aceitaram a Carta Constitucional (cartistas). Começa aqui uma das discórdias mais significativas da História política portuguesa do século XIX, sobretudo a partir de 1834 em que as duas facções liberais se

58 “ “ “ “ “ pág 72.

vão degladiar ora para restituir a Constituição, ora para instituir a Carta⁵⁹.

Após o falecimento de D. João VI, e em virtude da menoridade da rainha D^a Maria, quem ficou à frente dos destinos do país foi o príncipe D. Pedro, que na altura era já Imperador do Brasil. Perante a difícil situação em que D. Pedro se encontrava, uma vez que havia receios de que a Corte regressasse ao Brasil, entregou o poder ao seu irmão, D. Miguel que governaria o país como regente até à maioridade da rainha D^a Maria com quem deveria casar.

A partir de 1828 dá-se a restauração do Absolutismo em Portugal. D. Miguel beneficiando do estatuto que a regência lhe conferia “rasgou as leis escritas” e aclamou as antigas leis que emanavam da tradição. Em suma, a Carta Constitucional foi abolida. Entre 1828 e 1834 a governação de D. Miguel será marcada pelo reaparecimento das velhas estruturas políticas, militares, sociais e económicas do Antigo Regime⁶⁰. Esta situação provocou o descontentamento e a revolta dos partidários do regime liberal, que acabaram por se organizar e lutar contra o retorno do Absolutismo.

Daí resultaram ferozes perseguições aos liberais, o que os votou inevitavelmente ao exílio. É perante este cenário de divisão política que se inicia a guerra civil cujos acontecimentos mais marcantes foram, sem dúvida o desembarque das forças liberais no Mindelo e o Cerco do Porto. Durante este conflito digladiaram-se dois exércitos antagónicos. Num dos campos de batalha estavam os liberais, liderados por D. Pedro V. do outro lado, as hostes miguelistas, acérrimas defensoras do Absolutismo. Apenas um ganhou, curiosamente o exército que estava em inferioridade: o exército liberal.

⁵⁹ MATTOSO, José – *op., cit.*, 1993, pág. 72-73. REIS, António – *op., cit.*, 1996, pág. 39-44.

⁶⁰ MELO FERREIRA, Maria de Fátima Sá – *op., cit.*, 2002, pág. 19.

extinção dos privilégios, supressão dos dízimos, abolição dos forais, revisão dos Concelhos, elaboração dos novos regulamentos sobre o método eleitoral, com base na Carta, entre outros.

Além destas medidas deu-se particular ênfase à extinção das ordens religiosas masculinas e à nacionalização, e venda em hasta pública, dos seus bens (Decreto de 30 de Maio de 1834 / Carta de Lei de 15 de Abril de 1835)⁶⁴. Estas medidas tinham como finalidade marcar o distanciamento do Estado Liberal em relação à Igreja, bem como esbater a influência que esta exercia na sociedade. Tais medidas deram origem a um grave conflito institucional entre o Estado e a Igreja. A partir de 1834 as relações entre o Estado e a Igreja foram, quase sempre, conflituosas o que originou que muitos membros da Igreja aderissem à causa dos que defendiam um regresso ao período anterior a 1820⁶⁵.

A partir de 1835, e até 1851, já com as tendências político-partidárias perfeitamente definidas, Portugal conhece um período de grande instabilidade. Essa instabilidade foi, sobretudo, fruto de um sistema eleitoral que não garantiu a rotação das elites políticas, o que determinou um afrontamento político constante entre elas. Esta situação só se alterou na segunda metade o século XIX, já com a Regeneração em curso, em que se passou a verificar uma colaboração mais estreita entre as diversas forças político-partidárias, num âmbito institucional⁶⁶. Além desse aspeto, as reformas implementadas pelo sistema liberal vão colidir com os hábitos e costumes ancestrais das próprias populações o que vai dar azo a tumultos populares, sobretudo nos anos quarenta, como iremos ver mais adiante. É, pois, à luz do contexto que acabamos de referir que devemos compreender o período, extremamente, conflituoso que decorre entre 1836 e 1842 e que levou o então político Silva Carvalho, a afirmar

⁶⁴ MELO FERREIRA, Maria de Fátima Sá – *op., cit.*, 2002, pág. 93-105.

⁶⁵ É o caso do Padre Casimiro sobre quem daremos conta mais adiante. MATTOSO, José – *op., cit.*, 1993, pág. 265-271. MELO FERREIRA, Maria de Fátima Sá – *op., cit.*, 2002, pág. 77-83.

⁶⁶ REIS, António – *op., cit.*, 1996, pág. 267.

que “... Quando em 20 de Abril de 1836 entrei no Ministério (...) esperava melhoramentos futuros, e, forçoso é confessar, a única coisa em que me enganei foi persuadir-me que as revoluções em Portugal estavam acabadas; este é que foi o meu engano” (Silva Carvalho, Discurso à Câmara dos Deputados: 16 de Outubro de 1840)⁶⁷.

Face à crescente instabilidade, e com o intuito de debelar a crise e garantir o funcionamento das instituições liberais, a Rainha D^a Maria II vê-se obrigada a demitir o governo, na altura em funções, e a marcar novas eleições que se viriam a realizar em Agosto de 1836. Estas eleições foram amplamente favoráveis ao partido que estava no poder (cartista).

Apesar disso o país demonstrou o seu desagrado ao permitir que a oposição conseguisse eleger alguns deputados pelos círculos eleitorais que normalmente lhe eram desfavoráveis⁶⁸. Foi o que aconteceu no círculo eleitoral do Porto onde a oposição conseguiu eleger para a Câmara dos Deputados os irmãos Passos, dando início a uma nova fase governativa em Portugal. A 9 de Setembro, de 1836, os irmãos Passos, à chegada a Lisboa, são recebidos entusiasticamente com “vivas” à Constituição de 1822 e com “morras” à Carta de 1836. Era a Revolução de Setembro em curso. A esta situação não foi alheia a revolta de 1836 ocorrida em Espanha e que restabeleceu a radical Constituição de 1812.

Era uma vez mais a conjuntura internacional a influenciar o rumo do destino político em Portugal, desta vez, favorável aos vintistas⁶⁹. Face à incapacidade das autoridades para controlar a revolta, o governo presidido pelo Duque da Terceira, apresentou a sua demissão. A rainha viu-se então na contingência de designar um novo governo. Atendendo à situação tumultuosa que o país atravessava, e às reivindicações

⁶⁷ MELO FERREIRA, Maria de Fátima Sá – *op., cit.*, 2002, pág. 141.

⁶⁸ MATTOSO, José – *op., cit.*, 1993, pág. 101.

⁶⁹ “ ” pág. 100-101. REIS, António – *op., cit.*, 1996, pág. 78-83

Com o intuito de fazer cair o governo desencadearam-se alguns movimentos conspiratórios, como foi o caso das “Marmotas”, de inspiração miguelista, e que entretanto foi descoberto.

Um outro movimento da época, que entretanto também fracassou, foi a denominada “Revolta dos Marechais”, uma insurreição militar cartista (Julho de 1837), comandada por Saldanha e pelo Duque da Terceira, com o objetivo de restabelecer a Carta Constitucional de 1826. Em virtude do mal estar político, que se havia gerado no país, o governo setembrista acaba por cair (Abril de 1838), poucos dias depois da aprovação da nova Constituição, sobre a qual se depositavam grandes esperanças.

No que respeita à Constituição de 1838 todos esperavam que ela trouxesse a tão desejada tranquilidade ao país, e que o entendimento político entre as várias facções políticas se torna-se uma realidade concreta. Procurando ser menos radical, que a Constituição de 1822 e mais consensual que a Carta de 1826, a Constituição de 1838 definia a divisão tripartida dos poderes, estipulava o desaparecimento do poder moderador, consignado na Carta, defendia o poder real, a quem competia chefiar o governo e estipulava o sistema bicamaral (Câmara dos Deputados e Câmara dos Senadores), através do sufrágio direto, mas censitário, sendo no entanto menos restritivo do que o estipulado na Carta⁷⁴. Apesar da sua aprovação, a Constituição de 1838 acabou por não agradar aos setembristas, nem tão pouco aos cartistas, pelo que se viria a tornar em mais um pomo de discórdia.

Após a queda do governo setembrista tomou posse um novo governo que se manterá em funções até Junho de 1841. Este governo congregou alguns elementos que fizeram parte do regime setembrista. Contudo, a partir de 9 de Junho de 1841 foi indigitado um novo governo, presidido por Joaquim António de Aguiar, que passou a integrar somente elementos do partido cartista.

⁷⁴ MATTOSO, José – op, cit 1993, pág. 104-105.

Este governo teve, no entanto, uma vigência muito curta. Em Janeiro de 1842, Costa Cabral, proclamou no Porto, a Carta Constitucional de 1826, o que veio a suceder-se noutros pontos do país nos dias seguintes. Perante a adesão maciça à Carta, a rainha D^a Maria II, através do Decreto de 10 de Fevereiro de 1842, instituiu, de novo, a Carta Constitucional como lei orgânica e fundamental do país. O mesmo decreto previa ainda que a Carta Constitucional fosse revista de modo a que se pusesse termo à tão enfadada polémica em torno dos diplomas constitucionais, e que tão graves dissensões tinha provocado no país. Apesar das intenções manifestadas, no decreto de 10 de Fevereiro de 1842, a Carta acabou não ser reformulada tão cedo, pelo que começou aqui uma nova discórdia que veio a estar na origem da profunda instabilidade política, que Portugal conheceu na década de quarenta.

Na sequência do golpe de Janeiro de 1842, Costa Cabral acabou por tomar posse no novo governo, então indigitado. Iniciava-se assim um período novo da história portuguesa que teve como protagonista principal, durante mais de quatro anos, Costa Cabral que, à frente do Ministério do Reino, deu sequência às reformas implementadas pelo Estado Liberal. Trata-se de uma forte política centralizadora que visava estimular o desenvolvimento material do país e corrigir as graves assimetrias nele existente. As repercussões das reformas cabralistas não se fizeram no entanto esperar.

Dentro do que temos vindo a dizer, pode dizer-se que Portugal conheceu vicissitudes várias entre 1820 e 1842. Se numa primeira fase (1820 – 1834) o jovem Estado Liberal lutou pela sua própria sobrevivência, num segundo momento (1834 – 1842) passa a lutar pela penetração e consolidação da sua influência, e das suas instituições, em domínios e regiões onde, até então, pouco ou nada havia penetrado⁷⁵.

A introdução do novo aparelho de Estado, apesar das rivalidades políticas, trará consigo uma política de modernização do país que entrará

⁷⁵ MELO FERREIRA, Maria de Fátima Sá – *op., cit.*, 2002, pág. 125.

em rota de colisão com um “mundo” profundamente arreigado a hábitos e costumes ancestrais⁷⁶.

A História portuguesa, entre 1820 e 1851, ficou pois marcada pelo conflito latente entre a tradição e o modernismo, entre o conservadorismo e o progressismo. É, pois, a partir deste binómio que devemos compreender os movimentos subversivos da década de 1840, os quais aliados à guerra civil de 1832-1834, inviabilizaram um esforço mais sério e dinâmico de industrialização do país, mas vejamos.

Comecemos pela Revolução do Minho cuja descrição dos acontecimentos nos é facultada por Camilo Castelo Branco em *Maria da Fonte* com base nos apontamentos do Padre Casimiro. Camilo dá-nos conta de como um grupo de mulheres “... *Entram na capella, arrebatam o ataúde, põem-no aos hombros e caminham a passo dobrado para a egreja, indo à frente a Maria da Fonte com a cruz alçada, e uma horde de Amazonas (...) rodeando o caixão (...). No meio do trânsito, as bacchantes levantaram vivas, e seguiram até entrarem de choupos e forçados; e, depois (...) levantaram o taburno de uma sepultura, despejaram-na, extrahindo os restos das ossadas com a terra, desceram novamente o ataúde (...); e, depois de lhe assentarem o taburno, bateram palmas, deram vivas à religião e às leis velhas, morras às leis novas, levantaram as guardas e foram-se embora*”⁷⁷.

Desta forma se iniciava uma das mais espetaculares revoltas populares em Portugal. Mas aquilo que começou por ser um movimento subversivo local e espontâneo rapidamente se generalizou e politizou. É pelo menos isso que Silva Passos dá conta, no relatório sobre os acontecimentos ocorridos no Minho, ao governo de Lisboa: “ *Unidos os povos nesses concelhos à força de tocarem os sinos a rebate, tocando às vezes ao mesmo tempo em mais de cinquenta freguesias, os principais e*

⁷⁶ MELO FERREIRA, Maria de Fátima Sá – *op.*, *cit.* pp. 125-126.

⁷⁷ BRANCO, Camilo Castelo – *Maria da Fonte*, Porto, Livraria Civilização, 1885, pág. 40-42.

mais audazes instigadores coadjuvados por grande número de facinorosos ou antigos voluntários realistas, obrigam com ameaças ou de morte ou de lançarem fogo às casas, a todos que mostrem dúvida em segui-los.

E desta forma passando de freguezia a freguezia, e de concelho a concelho e comarca a comarca, tem chegado a ajuntar um grande número de sublevados com os quais atravessam as diferentes direcções todos os pontos desde Amarante – Guimarães, Barcelos, até Ponte de Lima e Viana. Nestes grupos que às vezes tem chegado a mil pessoas, vem-se homens, mulheres e rapazes armados de espingardas, fouches, roçadouras, enxadas e paus.” (Silva Cabral; relatório enviado para o Ministério do Reino acerca dos acontecimentos na Província do Minho - 24 de Abril de 1846).

Perante os acontecimentos, referidos por Camilo, podemos questionar sobre o que foi realmente a Maria da Fonte? Que motivos levaram o povo de uma Província inteira a revoltar-se contra a Administração Central? Como foi que de um movimento subversivo espontâneo se passou a um movimento revolucionário politizado? Quem foram os seus mentores? Quais eram os seus verdadeiros objetivos?

Foram vários os motivos que estiveram no deflagrar da Revolução do Minho de 1846⁷⁸. O primeiro fator, pelo menos, o motivo inicial que despoletou a revolução foi sem dúvida a Lei da Saúde Publica que proibia, como se sabe, os enterramentos dentro do recinto das igrejas⁷⁹. Contudo, as “raízes” da Maria da Fonte eram bem mais profundas. O que estava em causa era um vasto conjunto de práticas, costumes e hábitos que emanavam da tradição, e que estavam em perigo, em virtude de política centralizadora, despótica e progressista do país, implementada pelo Estado Liberal, desde 1834 e que atingia o seu

⁷⁸ Apesar de darmos particular ênfase aos acontecimentos ocorridos no Minho, nunca é de mais lembrar que a Revolução se alastrou a outros pontos do país.

⁷⁹ MELO FERREIRA, Maria de Fátima Sá – *op., cit.*, 2002, pág. 430.

exponente máximo com o cabralismo. Reformas como a lei da Saúde Pública, a extinção dos Concelhos, a nova lei Judiciária, as novas leis sobre o recrutamento militar e aboletamentos, e as leis sobre o novo sistema fiscal e tributário do país, são contestadas pelas populações porque não se coadunam com as práticas, hábitos e tradições do passado⁸⁰. Não é por acaso que encontramos em *Maria da Fonte* testemunhos vários, em que se reivindica um regresso ao passado, como por exemplo no célebre episódio das mulheres de Fonte de Arcada, que atrás transcrevemos, em que depois de sepultado o cadáver na igreja “... *deram vivas à religião e às leis velhas, [e] morras às leis novas ...*”⁸¹.

A contestação à política modernizadora implementada pelo Estado Liberal teve também como palco de fundo a crise económica e social, que nas vésperas da Revolução do Minho afetou o país e em particular as Províncias do Norte. A situação crítica em que viviam muitos agricultores vem referida em muita da correspondência da época entre os concelhos da Província do Minho e o Governo Civil. Um desses exemplos é a correspondência trocada entre o Município de Caminha e o Governador Civil, datada de 29 de Março de 1845, portanto, um ano antes dos tumultos, em que se refere “... *que não padece dúvida que (...) os produtos agrícolas (...) se acham em um tal abatimento e num preço tam baixo [que eram precisos] meios para suprir [as] necessidades domésticas e pagamento de contribuições e mais impostos...*” dos agricultores. Enfim, um ano antes da Revolução, o sector agrícola atravessava uma profunda recessão devido à falta de escoamento dos seus produtos, o que viria a privar os seus produtores dos rendimentos necessários para fazer frente às despesas correntes, designadamente, em bens de consumo quotidianos e pagamento de impostos⁸². A população

⁸⁰ CAPELA, José Viriato – *A Revolução do Minho de 1846. Os anos difíceis da implantação do Liberalismo*, Governo Civil de Braga, Braga, 1997, pág. 231-264.

⁸¹ BRANCO, Camilo Castelo – *op., cit.*, 1885, pág. 143.

⁸² JUSTINO, David; *Conjuntura Económica e Maria da Fonte*, in *Bracara Augusta*, vol. XXXV, 1981, pág. 467.

Já aqui referimos que a Revolução do Minho teve, na sua fase inicial, um carácter espontâneo mas que aos poucos foi politizada. Em virtude desse aspeto importa aferir que forças políticas estiveram por detrás da Revolução, e quais as suas intenções?

Entre a oposição podemos começar por destacar os que defendem a tradição. Quem são? São, no geral, os defensores do Absolutismo, mas que defendem a continuidade da rainha D^a. Maria II. Vamos chamá-los de tradicionalistas. É o caso do Padre Casimiro, que embora adira à causa miguelista, mais por conveniência do que outra coisa, defende “... *uma pátria para todos, governada pela Rainha absoluta ...*”⁸⁴. Estes tradicionalistas pretendem o regresso das leis antigas. No fundo querem voltar à situação anterior a 1820, ainda que estejam dispostos a fazer algumas concessões: aceitam a Carta Constitucional mas “... *acomodada ao governo antigo ...*”⁸⁵. Em geral, estão disponíveis para qualquer aliança que permita derrubar o regime cabralista, que dificilmente consentiria a consecução dos seus objetivos. É o caso do Padre Casimiro que embora seja um tradicionalista, e deseje manter D^a.

85 “ “ “ “ “ “ ” pág. 143.

Maria no trono, se alia à causa miguelista, que tinha por objetivo recolocar D. Miguel no trono⁸⁶.

Um outro partido que estará por detrás da Revolução do Minho são os antigos concelhos, extintos depois de 1836, e aqueles que, em 1846, corriam seriamente o risco de o serem⁸⁷. Não é, pois, de admirar que durante a Maria da Fonte, e depois na Patuleia, se encontre “... *um ex. oficial de Milícias ou um ex. oficial das Ordenanças* ...”, dado que se tratam de membros das elites locais, que em virtude da extinção dos seus concelhos, tinham perdido importância política e social (Silva Cabral, relatório sobre os acontecimentos do Minho - 2 de Maio de 1846)⁸⁸. Aproveitando a crise económica e social alguns dos extintos concelhos revoltam-se, de forma mais ou menos violenta, como foi o caso de Moreira do Rei que se autoproclamou independente do concelho de Fafe, no dia 22 de Junho de 1846, criando sede e nomeando os seus funcionários. Não é pois de admirar que pelo meio da Revolução do Minho surjam alguns destes concelhos a lutar ao lado dos sublevados⁸⁹.

Além das elites locais, ligadas aos municípios, estiveram também envolvidos na Revolução do Minho, e mais tarde na Patuleia, os partidários da causa Legitimista, isto é, os partidários do Miguelismo. Trata-se de um partido que congrega forças extremamente heterogéneas, dado que, não raras vezes, se confundem com o partido tradicionalista, e com as elites locais que pretendiam reinstalar os seus concelhos, que haviam sido extintos. Na maioria dos casos esta confusão não é completamente ingénua. O derrube do cabralismo unia-os a todos. É o que se passa com o Padre Casimiro, de quem já demos conta. Além disso, o partido legitimista tem alguns pontos em comum com as forças

⁸⁶ MELO FERREIRA, Maria de Fátima Sá – *op., cit.*, 2002, pág. 437.

⁸⁷ CAPELA, José Viriato – *op., cit.*, 1997, pág. 252.

⁸⁸ A. N.T.T, Arq. Sec. Estado, Ministério do Reino – Proc. 716, Maço 3339, Livro 4º.

⁸⁹ CAPELA, José Viriato – *op., cit.*, 1997, pág. 252-253. MELO FERREIRA, Maria de Fátima Sá – *op., cit.*, 2002, pág. 446-458.

que atrás mencionamos. Tanto miguelistas como tradicionalistas pretendem um regresso ao passado Absoluto.

O que os separa são as finalidades, uma vez que o partido legitimista pretende o regresso de D. Miguel ao trono, enquanto o partido tradicionalista queria voltar ao sistema anterior a 1820, mas tendo como soberana a rainha D^a Maria II. No que respeita às elites locais a união com os legitimistas não lhes causa qualquer constrangimento. O seu objetivo é a restauração da antiga ordem concelhia, pelo que não se importam de regressar ao Absolutismo, que tanto prestígio e poder lhes havia dado.

Em termos operacionais o partido da causa legitimista operava a partir da existência de células locais, que na maioria dos casos não tinham correspondência umas com as outras.⁹⁰ A liderança destas células estava a cargo das elites locais que, em muitos casos, haviam perdido o poder e o prestígio que auferiam antes da extinção dos seus concelhos⁹¹. De entre esses notáveis locais podemos destacar, pelo papel que tiveram na Revolução do Minho e na Patuleia, alguns membros do clero rural como o Padre Casimiro, o Abade de Priscos, o Padre Luis de Sousa Couto, do Porto ou Frei José da Graça, que por altura da Patuleia era já o dono do Solar de Melres, que havia pertencido ao Morgado de Vilar de Perdizes⁹². Além do clero rural destacam-se ainda alguns membros da aristocracia, nomeadamente o General Póvoas, que vai ter um papel extremamente importante na Patuleia, o Morgado de Vilar de Perdizes, entre outros. A figura de proa do movimento foi, entretanto, D. António Ribeiro Saraiva, embaixador de D. Miguel em Londres e o grande impulsionador da malograda insurreição miguelista.

⁹⁰ BRISSOS, José – *A Insurreição Miguelista Nas Resistências a Costa Cabra* (1842-1847), Edições Colibri, Lisboa, 1997, pág. 51-68.

⁹¹ BRISSOS, José – *op. cit.*, 1997, pág. 64.

⁹² BRANCO, Camilo Castelo – *op. cit.*, 1885, pág. 188.

Por altura da Revolução do Minho os miguelistas tinham a perfeita consciência de que o momento da insurreição tinha chegado, tal como refere António Taveira, em carta dirigida a António Ribeiro Saraiva, onde afirma: *“Digo que se esta ocasião se perde, estamos perdidos nós, e a nossa causa. (...) A vontade hé decedida as vistas do Povo, e a sua esperança, são o Senhor D. Miguel.”* (Correspondência de António Taveira para António Ribeiro Saraiva – Viana, 28 de Maio de 1846). Apesar desta conjuntura tão favorável à causa legitimista para a sua concretização era indispensáveis meios financeiros, que o partido não tinha, articulação entre as várias células, o que não existia, e uma autoridade central, o que nunca se observou. Tudo isto, aliado à ausência de um plano de ação global acabou por resultar em pequenos movimentos espontâneos que pouca moça fez. A tão ansiada insurreição miguelista não veio, pois, a ter lugar na Maria da Fonte⁹³. A própria vinda do General escocês Macdonell, já depois da Revolução do Minho ter terminado, para lançar a insurreição, revelou-se um fracasso. Por um lado pela chegada tardia do General e, por outro, porque o movimento dependia da ideia do “povo em armas”, onde se destacavam as ações das guerrilhas e elites locais, o que era contrário às intenções de Macdonell, que pretendia criar uma organização militar convencional⁹⁴.

A última força política que teve participação na Revolução do Minho e, que mais tarde, vai desempenhar um papel preponderante na Patuleia foi a dos setembristas⁹⁵. Tendo em conta o que atrás mencionamos podemos, desde já, afirmar que os setembristas são os únicos que não pretendem mudar o regime, pelo contrário, a sua finalidade é fazer parte dele. Por isso, não contestam o Estado Liberal e não põem em causa a legitimidade da rainha D^a. Maria II, pelo menos em público.

⁹³ BRISSOS, José – *op., cit.*, 1997, pág. 94.

⁹⁴ BRISSOS, José – *op., cit.*, 1997, pág. 111.

⁹⁵ Além dos setembristas convém lembrar que participou também na Revolução do Minho os cartistas dissidentes, que se opunham a Costa Cabral.

A Revolução do Minho que começou por ser um movimento espontâneo das populações tornou-se assim num movimento político em que “*Tanto os realistas como os republicanos [setembristas] queriam especular (...) e puxar a braza á sua sardinha...*”⁹⁶. A preponderância política da Revolução acabou mesmo por pertencer aos setembristas que “*... andaram mais depressa [que os miguelistas] e foram mais finórios, attrahindo ao seu partido bastantes realistas gordos [sobretudo membros do clero local para que] (...) acirrasse a plebe local conta a lei impia que prohibia as inhumações*”⁹⁷. Em suma, a Maria da Fonte se foi um movimento espontâneo das populações, que viam em perigo os seus costumes e tradições, rapidamente deixou de o ser uma vez que várias forças políticas, com finalidades diferentes, tentaram tirar partido da situação, o que acabou por politizar a Revolução. Em *Maria da Fonte*, Camilo chega mesmo ao ponto de afirmar “*... que a sublevação da gentalha da Pova e de Vieira não propanou de nenhum sentimento nobre de rebeldia ou reacção ás exacções cabralistas: foi suggestão de um ou dois conegos setembristas, influentes em alguns padres...*”⁹⁸.

⁹⁶ BRANCO, Camilo Castelo – *op., cit.*, 1885, pág. 187.

[illegible]

⁹⁸ BRANCO, Camilo Castelo – *op., cit.*, 1885, pág. 71.

da rainha em pacificar o país a verdade é que o novo ministério não colheu grande simpatia entre os revoltosos, sobretudo, porque o Duque de Palmela tinha estado muito comprometido com o anterior governo (REIS, António; 1996: 98). Perante este facto, a rainha D^a Maria II acabou por remodelar (Junho), uma vez mais, o governo. Por esta altura entram para o governo, presidido por Palmela, individualidades como Mouzinho de Albuquerque, Júlio Gomes da Silva Sanches, Joaquim António de Aguiar e, principalmente, Sá da Bandeira, este último um acérrimo setembrista. Para a pacificação total do país o novo elenco governativo revogou muitas das leis e reformas implementadas durante o período cabralista, nomeadamente as leis da saúde pública, da reforma do sistema tributário e as leis de restrição à liberdade de imprensa, entre outras. À primeira vista a pacificação do país estava garantida!

A ação conciliadora do novo governo acabou por conseguir debelar a Revolução do Minho. Mas, quando se julgava ter pacificado o país eis que o espectro da guerra civil se reacendeu novamente, agora sob a designação de Patuleia. Como foi possível, que num tão curto espaço de tempo (de Junho a Outubro), Portugal tenha conhecido de novo os horrores da guerra civil? O que esteve na origem da Patuleia? Terá sido a Patuleia uma revolução nova ou, pelo contrário, o reacendimento da Revolução do Minho?

O motivo imediato que levou o País a mergulhar novamente na guerra civil é-nos referido pela Junta Suprema do Governo Provisório do Reino, no Porto, por meio de dois documentos. Em proclamação dirigida à nação os revoltosos referem que *“Os estrangeiros que vivem no Palácio, e os facciosos sequazes do Ministério Cabral, (...). Cercaram a RAINHA, violentaram-na e extorquiram-lhe a sua Real Assignatura, prenderam o Presidente do Conselho [Duque de Palmela] para demitir os Ministros (...), e nomearam outros, cujas intenções estão já manifestadas pelos seus actos.”* (Junta Provisória do Porto, *Proclamação à Nação* - 11 de Outubro de 1846).

Em manifesto dirigido às nações estrangeiras a Junta Provisória do Porto vai ainda mais longe no que respeita aos motivos que levaram ao deflagrar da Patuleia. Nesse manifesto a Junta refere como “... *uma facção perversa [o cabralismo] abusando da fraqueza das nossas instituições políticas, foi lentamente minando o systema representativo, quebrando uma por uma as garantias constitucionais (...). A Nação combateu passo a passo (...), na imprensa e na tribuna; e com tanta vantagem o combatia nas eleições de 1845, que o governo de Lisboa foi obrigado (...) a cercar as Assembleas Eleitoraes de Soldados (...), e desde então o povo conheceu que só lhe restava um único e extremo recurso, - a insurreição. Tal foi a causa da Revolução do Minho. A facção porém que viu a Nação toda em armas contra seus excessos e extorsões; e perdoar-lhe generosamente no dia da vitória, - em vez de se reconciliar com o Paiz, procurou de novo esmaga-lo pela traição; e para esse fim ousou cercar o Paço de S. M., e depois de conservar a Rainha na mais dura coacção (...) começou por forçar a mesma Augusta Senhora a retratar a sua real palavra, dada no memorável Decreto de 10 de Fevereiro de 1842 (...), ratificado por outro Decreto de 27 de Maio de 1846 referendado pelo Duque de Palmella, e à sombra da qual a Nação deposera as armas em Junho do mesmo, rematando assim a nobre Revolução do Minho...*” (Junta Provisória do Porto, *Manifesto*, dirigido às nações estrangeiras - 8 de Dezembro de 1846).

A partir dos dois documentos, cujos excertos acabamos de transcrever, facilmente se pode concluir que os motivos que estão na origem da Patuleia são, essencialmente, políticos. Com efeito, o regresso do cabralismo, ainda que sob algum disfarce, a revogação dos decretos de 10 de Fevereiro (1842) e 27 de Maio (1846) referentes à revisão da Carta Constitucional, a suspensão das garantias constitucionais, as novas restrições à liberdade de imprensa e a renovação das leis do fuzilamento são factos que, por si só, explicam o deflagrar da Patuleia.

A Patuleia é, pois, uma revolução diferente da do Minho, apesar de ter o seu início no mesmo ano. O motivo da Patuleia é,

fundamentalmente político, ao passo que na Maria da Fonte o que estava em causa, para as populações, era a sobrevivência dos seus costumes e tradições. Esta revolta-se contra um governo novo, enquanto a Revolução do Minho contesta toda a política do Estado Liberal, que lhe era contrária às suas crenças e tradições. Além disso, enquanto a Revolução do Minho começou por ser um movimento espontâneo das populações do norte, a Patuleia foi um movimento subversivo politicamente organizado. O que faz desencadear a Patuleia é a “Emboscada” do dia 6 de Outubro. O partido setembrista não aceita o regresso ao poder de um governo que teria na sombra Costa Cabral. Por isso, ao contrário do que se sucede no Minho, em que é o povo quem primeira pega em armas, na Patuleia são os setembristas quem apelam para que o povo pegue em armas: “*Correr às armas (...) pela Liberdade e pela Rainha...*” (Junta Provisória do Porto, *Proclamação à Nação* - 11 de Outubro de 1846).

Apesar de se tratar de movimentos subversivos diferentes não se julgue, porém, que existiram ruturas entre a Revolução do Minho e a Patuleia. Na verdade até houve uma certa continuidade. Em primeiro lugar, porque voltamos a encontrar, entre os revoltosos, as mesmas forças políticas e os mesmos intervenientes. Na Patuleia coabitam os tradicionalistas, os legitimistas, as elites locais e os setembristas. A explicação é porém simples: na Revolução do Minho ninguém tinha concretizado os seus objetos. A preponderância da nova Revolução pertencerá, no entanto, ao partido setembrista, que é, sem dúvida, a força política mais organizada no terreno. Cumpre-nos também dizer que a revogação das leis implementadas pelo governo cabralista, por parte do novo governo do Duque de Palmela, saído da Revolução do Minho, constituiu um ato tido pelas fações revoltosas como um recuo da Administração Central. Por isso, muitos dos revoltosos, sobretudo

setembristas, não só recusaram depor as armas e dissolver as suas Juntas, como aumentaram o tom das suas reivindicações.⁹⁹

Perante estes factos podemos concluir que uma nova guerra civil era, praticamente, inevitável. A título de exemplo podemos referir as movimentações miguelistas, sobretudo, a partir do início do mês de agosto, altura em que Macdonell chega ao teatro das operações. Sobre o facto refere Camilo, em *Maria da Fonte*, com base nas informações que lhe deu Pinho Leal, que “*Macdonell desembarcou no Porto a 6 de Agosto, indo buscá-lo a bordo o cônsul inglês do Porto (Edwin Johnston), e o cônsul da Figueira (...) que tinha um armazém de vinhos em Vila Nova de Gaia, (...) e foi habitar em casa do cônsul inglês. (...) – No dia 6 de Agosto veio Macdonell a bordo de um escaler inglês, acompanhado do tal Fook [cônsul da Figueira] e do padre Luís até Gramido (...). Em Gramido estava um rodeiro (...) tripulado por quatro estafermos (...). Não nos fiámos nos marinheiros e nós mesmos levamos o barco (...). Quando chegamos a Melres, estava no areal à nossa espera, Frei José da Graça, grande amigo do Padre Luís, e ali estiveram em combinações...*”¹⁰⁰. Macdonell chegava a Portugal com o intuito de pôr em marcha a insurreição miguelista, até porque não convinha deixar morrer o ambiente revolucionário que ainda se vivia nas Províncias do Norte¹⁰¹.

Atendendo à descrição que Camilo faz da chegada de Macdonell ao Porto importa levantar uma questão. Por que razão foram dois cônsules britânicos espera-lo ao Porto? A questão assume-se, a nosso ver, de grande importância, no sentido de aferir qual o papel as potências estrangeiras no conflito e, mais tarde, na mediação. A nosso ver, não faz grande sentido que dois cônsules britânicos tenham ido ao Porto receber um general escocês afeto à causa Miguelista.

⁹⁹ REIS, António – op., cit., 1996, pág. 98.

¹⁰⁰ BRANCO, Camilo Castelo – op., cit., 1885, pág. 187.

¹⁰¹ BRISSOS, José – op., cit., 1997, pág. 123-132.

Em primeiro lugar, porque o dito general vinha supostamente incógnito, como refere Camilo: “ *Já se sabe – ninguém soube que era o Macdonell, senão os da panelinha...* ”¹⁰². Em segundo, porque Macdonell “...*pela segunda vez vinha bater-se em Portugal pela causa de D. Miguel...*”, logo já eram conhecidas as suas intenções¹⁰³. Face a isto, somos forçados a concluir que os dois cônsules ingleses faziam parte da “panelinha”. Estamos, pois, em crer que a Patuleia foi, pelo menos, no seu início patrocinada pela Inglaterra. Se tal for verdade, por que razão é que a Inglaterra instigou os levantamentos populares em Portugal?

A interferência britânica nos assuntos portugueses insere-se numa conjuntura de política internacional. Enquanto a Inglaterra desvaloriza as preocupações do governo português em torno da questão miguelista, por outro lado receia o estreitamento dos laços políticos entre Portugal e a Espanha, que se começavam então a vislumbrar¹⁰⁴. O que estava em causa era, mais uma vez, a hegemonia britânica na Península Ibérica. Na verdade, os governos portugueses e espanhol da época (de Saldanha e Narváez) eram extremamente antibritânicos. Parece ser este o motivo que leva a Grã-Bretanha a ter um papel muito dúbio nos acontecimentos da Patuleia, chegando mesmo a prestar auxílio militar e financeiro, como refere Maria Manuela Tavares Ribeiro¹⁰⁵.

É, pois, à luz do cenário que temos vindo a descrever que se vai desenrolar a Patuleia. Após a “Emboscada” a Junta Provisória do Supremo Governo do Reino, no Porto revolta-se começando, inicialmente por exigir apenas a demissão de Saldanha. A Junta não põe em causa a legitimidade da Rainha, pelo menos de forma pública, apesar do teor violento de algumas proclamações, até porque isso poderia ser

¹⁰² BRANCO, Camilo Castelo – *op., cit.*, 1885, pág. 189.

¹⁰³ PERES, Damião – *História de Portugal*, Vol. II, Porto, Portucalense Editora, 1937, pág. 319.

¹⁰⁴ MATTOSO, José – *op., cit.*, 1993, pág. 116.

¹⁰⁵ MATTOSO, José – *op., cit.*, 1993, pág. 116.

Torres Vedras¹¹¹. Apesar da sua importante presença territorial, a Junta do Porto, não foi capaz de dominar a situação militar no terreno, o que se revelaria preocupante e nefasto, sobretudo porque dessa forma não conseguia cobrar os impostos, que tanta falta faziam ao financiamento da causa¹¹².

A situação do exército miguelista não diferia muito da que era vivida pelas forças da Junta do Porto. Conforme relata Camilo, em *Maria da Fonte*, o movimento miguelista deparava-se com grandes dificuldades. Camilo refere como os miguelistas chegaram a Braga com cerca de dois mil e quinhentos soldados, e que se tivessem “... *armas, dinheiro e cartuxos, dentro de um mez tínhamos 100.000 homens; mas nada tínhamos – nem sequer um chefe que prestasse*”¹³. À semelhança do que aconteceu na Revolução do Minho o movimento miguelista não dispunha de organização e meios financeiros suficientes para constituir um exército numeroso. A situação torna-se ainda mais grave a partir do momento (meados de Outubro) em que se começaram a verificar algumas divergências no seio do movimento, sobretudo em relação à liderança de Macdonell.

As dificuldades pelas quais passaram os movimentos subversivos acabaram por estar na origem da uma aliança política e militar, que desde algum tempo se vinha vislumbrando. Eram, sobretudo, os miguelistas quem viam com bons olhos uma aliança, apesar de os objetivos serem diferentes¹¹⁴. Na verdade o processo negocial de uma aliança entre miguelistas e setembristas vinha já de 1842. Contudo essa coligação nunca se concretizou antes da Patuleia, sobretudo, porque os setembristas tinham consciência de que a partir do momento em que essa aliança se estabelecesse perderiam a credibilidade junto da comunidade internacional. Perante a relutância dos setembristas em se aliarem aos

¹¹¹ REIS, António – *op., cit.*, pág. 101.

¹¹³ BRANCO, Camilo Castelo – *op., cit.*, 1885, pág. 214.

¹¹⁴ BRISSOS, José – *op., cit.*, 1997, pág. 69.

miguelistas acabou por ser a própria evolução do conflito civil a determinar essa aliança¹¹⁵. Assim, a partir de finais de Dezembro de 1846, com as derrotas do exército da Junta do Porto e as fragilidades do movimento miguelista começa a desenvolver-se uma plataforma de entendimento, concretizando-se a aliança após a morte de Macdonell (Fevereiro), altura em que os generais miguelistas, Póvoas e Bernardino Coelho de Moura, aderem à Junta do Porto. A oficialização desta aliança, por parte dos setembristas fica, mais tarde, expressa no decreto de 27 de Fevereiro de 1847 que estipulava “... *que os que se teem apresentado ou se apresentarem ao serviço da mesma Junta [do Porto] até ao dia quinze de Março próximo futuro, sejam considerados na quarta secção do exército, nos postos que tinham em vinte e sete de Maio de mil oitocentos e trinta e quatro ...*” (Junta Provisória do Porto; Decreto de 27 de Fevereiro de 1847). Também os miguelistas oficializaram esta aliança, sobretudo com o intuito de evitar quaisquer dissensões internas no movimento. Por Carta Régia de 6 de Abril de 1847, D. Miguel aprovava e incentivava o auxílio à Junta do Porto, mas “... *sem perder de vista o (...) grande objectivo e principal dever...*”, ou seja a recolocação de D. Miguel no trono de Portugal (Carta Régia de 6 de Abril de 1847).

O impasse constatado no teatro das operações militares, bem como a incapacidade do governo em dominar a Junta do Porto, levou a rainha a solicitar o auxílio estrangeiro. Sob o pretexto de uma insurreição que tinha como finalidade recolocar D. Miguel no Trono, a Rainha D^a Maria II acionou as cláusulas do Tratado da Quadrupla Aliança, assinado em 1834¹¹⁶. Segundo este Tratado, Portugal e Espanha comprometiam-se a empregar todos os esforços no sentido de expulsar o Absolutismo da Península. Esses esforços passavam mesmo pela cooperação de forças

¹¹⁵ “ ” “ ” “ ” “ ” pág. 69-75.

¹¹⁶ A invocação das cláusulas do Tratado da Quadrupla Aliança é invocado pela rainha a partir do momento em que membros miguelistas entram para a Junta Provisória do Porto. Apesar disso, ainda antes dessa situação se verificar, a rainha já havia tentado acionar essas cláusulas com o mesmo pretexto, o que foi sempre recusado.

militares terrestres de ambos os países. No caso de haver uma insurreição absolutista, em Portugal ou na Espanha, a Grã-Bretanha comprometia-se, por seu lado, a enviar uma força naval para a combater. No caso de ser necessária também a intervenção francesa as partes envolvidas o solicitariam, obrigando-se esta a fazer o que as demais partes decidissem de comum acordo.

Portanto, foi com base no tratado da Quadrupla Aliança que veio a ter lugar a intervenção militar e diplomática estrangeira na guerra da Patuleia. Porém, a Grã-Bretanha mostrou, inicialmente uma grande relutância em interferir diretamente no conflito, uma vez era ela quem “alimentava” os revoltosos. Contudo, a partir do momento em que Portugal invocou o Tratado da Quadrupla Aliança a Grã-Bretanha viu-se na contingência de ter de interferir diretamente no conflito. Em causa não estava propriamente o cumprimento do que fora acordado em 1834, mas sim a sua influência hegemónica na Península, uma vez que a Espanha e a França se mostravam disponíveis para intervir no conflito. É, pois, à luz desta situação que devemos compreender o papel da mediação e intervenção das potências estrangeiras na guerra da Patuleia¹¹⁷.

As negociações para a resolução pacífica do conflito civil decorreram entre os meses de Abril, Maio e Junho de 1847. As bases negociais da paz foram definidas pelos célebres “*quatro artigos da mediação*”, que o comissário britânico, o coronel Wylde, apresentou à Junta do Porto. Estes quatro artigos serviram mais tarde de base á própria Conferência de Londres (21 de Abril), que se realizou no Ministério dos Negócios Estrangeiros, em que participaram os Plenipotenciários de Portugal, Grã-Bretanha, França e Espanha.

Dessa conferência saiu um protocolo, que reafirmava os “*quatro artigos da mediação*”, que se julgavam suficientes para a paz. O primeiro artigo compreendia uma amnistia geral de todos os delitos

¹¹⁷ MATTOSO, José – *op., cit.*, 1993, pág. 115-116.

políticos cometidos desde o início de Outubro de 1846, bem como a permissão de poderem regressar a Portugal todos os que se viram na contingência de o abandonar por motivos políticos. No segundo artigo estipulava-se que ficariam extintos todos os Decretos que fossem contrários às leis constitucionais, e que tivessem sido promulgados desde o mês de Outubro de 1846. No terceiro artigo os Plenipotenciários dos países envolvidos determinavam que assim que se realizassem as eleições as Cortes deveriam ser convocadas. Por último, defendia-se a nomeação de um novo governo, que deveria ser composto de pessoas que não tivessem pertencido ao “partido cabralista”, nem tão pouco à Junta Provisória do Porto (Protocolo da Conferência de Londres – 21 de Abril de 1847).

Apesar destas propostas, as negociações não foram fáceis e arrastaram-se por cerca de dois meses, uma vez que a Junta, não tendo participado na Conferência, queria também fazer algumas reivindicações. Depois de muitas peripécias, de que daremos conta mais à frente, as negociações chegaram a bom porto, tendo a Junta Provisória aceite, na íntegra, os quatro artigos propostos pela mediação. Desta forma, no dia 29 de Junho de 1847, em Gramido, os representantes da Grã-Bretanha, da Espanha e da Junta Provisória do Porto assinam um Convénio que pôs termo à guerra civil.

2.3 A Regeneração e a Industrialização Possível em Portugal

Vimos, nos pontos anteriores deste capítulo, os fatores do atraso industrial português da primeira metade do século XIX, nomeadamente as invasões francesas, a fuga da família real para o Brasil, a sua longa permanência aí, mas também a Revolução Liberal de 1820 e a instabilidade dela resultante. No essencial, a instabilidade política e social saída da Revolução Liberal de 1820 pode resumir-se a três facetas.

As várias tentativas de retoma do poder por parte dos absolutistas, o que resultará numa guerra civil (1832-1834). O processo de construção do estado liberal, extremamente complexo e que no cômputo geral passou entre outros aspetos pela mudança de mentalidades e de princípios políticos, assim como de instituições e leis. A resistência às ideias liberais e à mudança em geral. Assim, o que resvala da introdução do liberalismo em Portugal é o conservadorismo do povo português que face à incerteza que a mudança lhe trás prefere as vivências do passado e por isso não raras vezes se revolta. Por fim, no rol de fatores sobre o atraso português há ainda que ter em conta a falta de interesse das classes endinheiradas portuguesas na indústria. Em geral, estas classes, enraizadas em hábitos profundos e ancestrais de comércio, preferem as atividades de lucro imediato aos investimentos de médio e longo prazo relacionados com a indústria e cujos dividendos podem não ser garantidos.

Iniciado em 1851, o governo da Regeneração¹¹⁸ caracterizou-se pelo ímpeto de renovação que pretendeu introduzir na vida portuguesa. Apoiado na alta burguesia portuguesa, o governo da Regeneração defendia uma política económica capitalista e livre-cambista, favorável aos interesses das suas bases de apoio, mas adepta da renovação e modernização das infraestruturas existentes¹¹⁹. Assim, em primeiro lugar fez parte da sua política económica o lançamento das infraestruturas materiais indispensáveis ao desmantelamento do Antigo Regime e à livre circulação das mercadorias e dos capitais, quer entre Portugal e o estrangeiro, quer dentro do próprio país. Nesse sentido, foi criado desde logo o Ministério das Obras Públicas cuja chefia foi confiada a António Maria de Fontes Pereira de Melo.

¹¹⁸ Movimento político preparado ideologicamente por Alexandre Herculano e levado a efeito em 1851 através de um golpe de estado preconizado pelo duque de Saldanha contra o governo de Costa Cabral. Tinha entre vários outros slogans a reestruturação, o renascimento e a renovação do país.

¹¹⁹ SERRÃO, Joel; MARTINS, Gabriela – *op., cit.*, 1978, pág. 269-270.

Entre a muita obra levada a cabo por Fontes Pereira de Melo destaca-se desde logo a renovação e o crescimento da rede viária portuguesa até então muito dominada pelas velhas estradas romanas e medievais. Em 1852 havia apenas 218 quilómetros de estradas modernas, enquanto em 1859 já se encontravam construídos cerca de 719 quilómetros. Por volta do último quartel do século, 1884, entre estradas reais, distritais e municipais em Portugal encontravam-se já abertos ao trânsito cerca de 9 155 quilómetros. Por volta dos finais do século o número de quilómetros, fruto da intensificação da construção e melhoramento de estradas já se encontravam construídos com sucesso cerca de 14 mil quilómetros, o que representava um importante estímulo ao desenvolvimento das atividades produtivas e à livre circulação de mercadorias¹²⁰.

A obra de Fontes Pereira de Melo, assim como a dos governos que se lhe seguiram não se restringiu unicamente à modernização da rede rodoviária. A partir sobretudo da segunda metade do século XIX, os sucessivos governos portugueses tomaram, não só a consciência da necessidade de modernizar o país, assim como de o equipar com as mais novas infraestruturas existentes no mundo.

Assim, Portugal lança-se na epopeia construtiva do caminho-de-ferro, uma ideia que vinha já do tempo dos governos de Costa Cabral mas que nunca tinha sido posta em prática. O primeiro troço da linha férrea iniciou-se em 1856, ligando Lisboa à pequena vila do Carregado.

Vinte e poucos anos depois, em 1877, as linhas férreas nacionais correspondiam já a cerca de 943 quilómetros, um feito para o estado português.¹²¹

¹²⁰ SERRÃO, Joel; MARTINS, Gabriela – op., cit., 1978, pág. 269-275.

¹²¹ As consequências do caminho-de-ferro não se limitaram ao plano económico. Também sob os pontos de vista demográfico, social e cultural, as linhas férreas foram de extraordinária importância, pois imprimiram um maior dinamismo na vida portuguesa. SERRÃO, Joel; MARTINS, Gabriela – op., cit., 1978, pág. 277.

As consequências económicas do comboio, particularmente no que respeita à circulação dos produtos agrícolas e industriais foram relevantes de tal forma que pode até dizer-se que sem elas o novo ritmo industrializador teria sido ainda mais lento e difícil do que aquilo que veio a ser.

Este facto poderá ser comprovado em todas as localidades relevantes no futuro, que para facilitar o acesso a todas as estações do caminho de ferro, eram traçadas avenidas retas, com dois sentidos, na maior extensão possível, que incidiam na referida infraestruturas, solução essa que ainda se verificam por todas as estações de ligação ou Inter modais.



Figura nº 18 - Ponte de Comboio D^a Maria II¹²².

Fonte: https://pontesvida.files.wordpress.com/2014/06/maria-pia_01.jpg

O melhoramento das comunicações em Portugal não se restringiu somente à construção de estradas ou da linha do comboio. Igual atenção mereceu também os portos marítimos portugueses que eram

¹²² Da autoria de Théophile Seyrig, foi inaugurada em 1877. É um símbolo do progresso do país mas também do seu endividamento, pois foi construída com recurso ao crédito estrangeiro.

indispensáveis para o escoamento da produção. Entre outros, é o caso do porto artificial de Leixões que foi construído entre 1884 e 1892 e que veio substituir o velho porto localizado na zona da Ribeira do Porto. Pela mesma altura, sensivelmente em 1887, iniciavam-se também importantes obras de melhoramento no porto de Lisboa. Além dos portos marítimos, os governos da Regeneração dotaram também o país com a rede do telégrafo elétrico (1857) e com cabos submarinos, sendo que em 1864 já havia cerca de 2 194 quilómetros de linhas e 70 estações. Em 1866 o seu número era já de 3 323 quilómetros de rede e 108 estações de telégrafo em funcionamento.

Os melhoramentos verificados nas comunicações portuguesas, que passaram como se disse pela construção de estradas e caminhos-de-ferro, pela instalação da rede de telégrafo e ainda pela melhoria das condições portuárias, exigiram um enorme esforço financeiro por parte do estado português, bem para lá das suas reais capacidades. Assim, um pouco à semelhança do que se passou por exemplo nas últimas décadas do século XX e no início do século XXI, os sucessivos governos portugueses recorreram ao investimento estrangeiro e a empréstimos contraídos no exterior a elevados juros que julgava poder pagar com os frutos do desenvolvimento económico que pretendia criar.¹²³ Esta situação provocou não apenas o agravamento da situação económica do país como endividou também, de forma progressiva, o Estado, sobretudo à medida que o país ia caindo simultaneamente nas mãos dos capitalistas estrangeiros, credores do Estado português¹²⁴.

O esforço financeiro, material e humano empregue na renovação económica do país acabou por surtir alguns efeitos. Com efeito, entre os

¹²³ Um dos principais motivos para o atraso português e para um desenvolvimento industrial e económico tão lento deve-se, segundo a vários especialistas, à tradicional falta de iniciativa dos empresários portugueses que em geral preferem o lucro imediato das atividades especulativas ao investimento de médio e longo prazo. SERRÃO, Joel – *Temas Oitocentistas*, vol. II, 271-275.

¹²⁴ SERRÃO, Joel; MARTINS, Gabriela – *op., cit.*, 1978, pág. 309.

anos cinquenta e sessenta do século XIX Portugal viveu um período de prosperidade económica, ainda que a mesma não tenha tido os índices de outros países. Em todo o caso, as sementes semeadas nestas décadas foram responsáveis pelo apogeu económico dos anos 1870-1875¹²⁵. Com efeito, é neste período que se assiste a um notável desenvolvimento da indústria portuguesa a qual se deve a alguns fatores específicos. Entre eles e desde logo o aumento da mecanização que cresceu substancialmente, praticamente duplicou entre 1870 e 1879, isto quando comparado com o que se havia passado na década de sessenta¹²⁶. Este interesse pela mecanização é sobretudo visível através do aumento do número de registo de patentes de invenções. Assim, em consequência disto, assistiu-se a um aumento progressivo da produtividade industrial, facto que levou Manuel Villaverde Cabral a dizer o seguinte: “*Repare-se como o equipamento (...) se antecipa à própria abertura dos mercados e como é já a produção que vai criar o consumo, segundo o esquema capitalista clássico*”¹²⁷. Outro fator cresce igualmente, a força do trabalho industrial, ainda que o número de operários, dado essencial para caracterizar a dinâmica capitalista, se mostre diminuto em relação à totalidade da população ativa, sendo por isso muito reduzido ainda o seu peso social. Pese embora este facto, certo é que o aumento da importação de matérias-primas para a indústria aumentou o que corrobora a ideia do aumento da atividade industrial em Portugal.

Entre outros vários setores, destaca-se por esta altura, 1870-1879, o enorme incremento da indústria têxtil, afirmando-se mais ou menos por volta do câmbio de século outros ramos industriais¹²⁸, designadamente a indústria do tabaco¹²⁹, a moagem, a cerâmica e o vidro, a indústria

¹²⁵ SERRÃO, Joel; MARTINS, Gabriela – *op., cit.*, 1978, pág. 309.

126 " " " " " " " pág. 277.

¹²⁷ CABRAL, Manuel Villaverde – *O desenvolvimento do Capitalismo em Portugal no século XIX*, edições a Regra do Jogo, Lisboa, 1977, pág. 277-279.

¹²⁸ SERRÃO, Joel; MARTINS, Gabriela – *op., cit.*, 1978, pág. 346-347.

¹²⁹ Em 1881 ocupava ainda o primeiro lugar na produção industrial bruta.

corticeira e a química, a indústria dos fósforos, as conservas de peixes¹³⁰, as tintas e os vernizes¹³¹ e o cimento¹³².

Apesar disto, um ponto importante: a grande indústria pesada, muito em voga por esta altura já noutras latitudes, continuava quase ausente do panorama industrial português. Esta surge sobretudo mais dinâmica na década 1880 e o seu crescimento e expansão teve o condão marcar por sua vez o recuo da pequena indústria portuguesa, sobretudo daquela imbricada em moldes artesanais. Importa dizer ainda, a respeito do desenvolvimento da grande indústria, que o início do seu dinamismo, mais sério, se deveu ao crescimento do investimento financeiro na indústria. Como já foi dito atrás, quando nos debruçamos sobre aspetos relacionados com a revolução industrial em geral, a grande indústria necessita de importantes investimentos, os quais só podem ser garantidos pela banca.



Figura nº19- Complexo industrial de Lacticínios no século XIX em Paredes de Coura.

Fonte: http://c9.quickcachr.fotos.sapo.pt/i/N1c149e8b/14890546_Vo2Rq.jpeg

¹³⁰ Surgem em Portugal em 1880.

¹³¹ 1888 é a data da instalação da primeira fábrica.

¹³² Surge em 1884.

Apesar de significativa, a expansão do tecido industrial português ao longo da segunda metade do século XIX não foi suficiente para alterar as condições estruturais do nosso sistema económico¹³³. Em geral, e praticamente todos os especialistas estão de acordo, o desenvolvimento industrial registado foi lento e tardio, enquanto a produtividade do setor continuava baixa e insuficientemente incentivada pela política económica vigente e entravada pela estrutura sociocultural e política existente¹³⁴.



Figura n.º 20-Trabalho manual industrial ainda em meados do século XX (Guimarães)¹³⁵.

Fonte: <http://2.bp.blogspot.com/6DILNcIgX34/TvjDCdbp3I/Axg/NIXysEubQk/s1600/Imagem3.png>

Além destes, também o nosso comércio externo, muito dificultado pela pobreza natural do país e pela baixa produção interna, sofreu uma regressão causada sobretudo pela quebra na procura. Assim, a balança comercial tornou-se deficitária, aumentado de ano para ano, de resto esta situação é amplamente agravada pela

¹³³ SERRÃO, Joel; MARTINS, Gabriela – *op. cit.*, 1978, pág. 341.

¹³⁴ SERRÃO, Joel; MARTINS, Gabriela – *op. cit.*, 1978, pág. 341-342.

¹³⁵ Respeita a Guimarães e ao seu percurso histórico económico e insere-se numa exposição intitulada A Cidade da Muralha, uma deriva pelo concelho desde os finais do Século XIX até aos anos sessenta do século XX.

persistência dos governos sucessivos na política livre-cambista que em geral colocava os produtos portugueses à mercê da poderosa concorrência dos produtos estrangeiros, nomeadamente dos ingleses, franceses e alemães. A tudo isto, em jeito de balanço económico dos esforços de modernização operados na segunda metade do século XIX, dois aspetos mais. Em primeiro, a falta de capitais para investir e a tendência especulativa da banca portuguesa, que entrou o arranque da grande indústria¹³⁶. Em segundo, este mais favorável e responsável pelo lento e tímido sucesso industrial do nosso país, a paz. Com efeito, independentemente de todos os esforços e políticas, a paz, que Portugal nunca teve durante a primeira metade do século XIX, foi em grande medida o que potenciou o desenvolvimento económico. Pese embora este fato positivo, a conjugação de todos os aspetos que mencionamos geraram uma grave crise económica e financeira por volta de 1890-1891, a qual se traduziu numa bancarrota e numa enorme perda de prestígio da monarquia portuguesa¹³⁷.

Foi só depois de ultrapassada a crise económico financeira e de repensado o modelo livre-cambista com a sua dependência do estrangeiro, que a indústria portuguesa pôde viver um segundo surto de desenvolvimento, já bem próximo do final do século e dos primeiros anos do século XX¹³⁸. Por esta altura incentivou-se uma política mais autárquica e realista, adotando desta vez o protecionismo como política económica e comercial.

Assim, fruto disto, assistiu-se a uma intensificação do nível tecnológico, o que resultou no crescimento percentual das unidades de produção fabril e na redução das velhas indústrias artesanais. Por outro lado, verifica-se, em finais do século, a um crescimento proporcional da

¹³⁶ SERRÃO, Joel – *Temas Oitocentistas*, vol. II, 271-275.

¹³⁷ O desprestígio da Casa Real portuguesa teve como principal motivo a cedência do rei D. Carlos ao Ultimato Inglês o qual ocorre por sua vez na mesma altura em que se dá a bancarrota.

¹³⁸ SERRÃO, Joel; MARTINS, Gabriela – *op., cit.*, 1978, pág. 349.

população urbana portuguesa, ainda que o seu número continue muito abaixo das taxas obtidas noutros países europeus. A este respeito diga-se em 1911 57, 3% da população portuguesa era ainda rural. A população operária, que aumentou significativamente, estava no entanto empregue mais na indústria artesanal do que propriamente naquela que se processava segundo os novos cânones do capitalismo.

Apesar disto, é neste período que triunfa, ainda que a muito custo, a grande indústria, assim como o desenvolvimento de algumas áreas industriais, as quais se estruturam e enraízam. Entre elas, é o caso das zonas de Lisboa, Barreiro, Setúbal, Porto e Guimarães, sendo que é nesta última que insere a região do nosso estudo. A despeito de toda a evolução económica e industrial de que temos vindo a falar, sobretudo na segunda metade do século XIX, a indústria portuguesa do início do século XX, no seu conjunto ainda se mostrava muito atrasada quando aferida a sua posição pelo nível dos países mais desenvolvidos. Com exceção de alguns ramos industriais, já citados, continuava a dominar sobretudo a pequena indústria, enquanto a força motriz era insuficiente, o que atesta o baixo nível tecnológico geral.

No essencial, predominava largamente em Portugal indústria ligeira. Pese embora este facto, certo é que a modernização do país, quer ao nível das acessibilidades, quer ao nível do tecido produtivo, sobretudo do industrial, trouxe mudanças significativas do ponto de vista social.

Entre outras, podemos destacar desde logo o aparecimento de uma classe social nova, o operariado, assim como o crescimento de algumas profissões liberais, designadamente de médicos, professores, engenheiros e até de ferroviários, as quais se vão constituir em Portugal como grupos socioeconómicos à parte da grande realidade do país, que era a ruralidade.

Verifica-se o início do Liberalismo económico adjacente à profissão dada o início de uma série de invenções sem destruição física

ou mental de personagens, pois estes possuíam uma forma identitária aliada à função e economia.

2.4 Industrialização e Expansão Urbana em Portugal no Século XX

Como refere o Professor Carlos Albertos Medeiros¹³⁹,

“...em Portugal, como na maior parte dos países mediterrâneos, o desenvolvimento industrial é um fenómeno recente (...) desprovido das fontes de energia tradicionais e de estruturas sociais dinâmicas, pela preponderância duma minoria de senhores da terra, que muitas vezes acumulavam funções dirigentes, o País ficou à margem das grandes transformações que acompanharam noutros territórios a revolução industrial”. Porém, nas últimas décadas¹⁴⁰, sobretudo a partir dos anos sessenta e setenta do século passado tudo mudou¹⁴¹.

Com efeito, a partir dessa altura Portugal conheceu uma expansão bastante acentuada, de tal forma que as atividades ligadas ao setor secundário se tornaram superiores às do primário (vide quadro I).

¹³⁹ MEDEIROS, Carlos Alberto – *Portugal, Breve esboço de Geografia Humana*, Prelo Editora, Lisboa, 1978, pág. 79.

De acordo com Carlos Alberto Medeiros, a segunda fase de desenvolvimento industrial do país tem as suas origens na década de 1950. Por essa altura ganha peso em Portugal a Companhia União Fabril (CUF) que foi criada em 1865. A terceira fase inicia-se em meados dos anos 60 e caracteriza-se sobretudo por uma novidade: a penetração de capitais estrangeiros. MEDEIROS, Carlos Alberto – op., cit., pág.84-86.

¹⁴¹ Apesar de significativo, o desenvolvimento industrial português da década de 1960 e 1970 ficou marcado por uma clara dependência externa. Além deste aspeto há ainda a salientar duas outras agravantes. Em primeiro, por se basear essencialmente no mercado interno e depois por promover uma política de salários baixos. MEDEIROS, Carlos Alberto – op., cit., pág.86.

Fruto deste novo ímpeto industrializador, assistiu-se em Portugal a uma verdadeira explosão urbana.

O aparecimento de novos equipamentos industriais no país, sobretudo nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto fez com que surgissem novos empregos. Juntamente com isto, a difícil e miserável vida no campo, sempre dependente das condições climatéricas, foram o motor de ignição para o êxodo rural.

Datam sobretudo destas décadas os principais fluxos migratórios do campo para a cidade. Esta, por sua vez, expandiu-se para a periferia, resultando daí um aumento da atividade construtiva residencial e com isso a formação de subúrbios e dormitórios, alterando-se desta forma a geografia humana das cidades.

Quadro n.º I - Aumento do n.º de indústrias em Portugal entre 1953-1970¹⁴²

| Natureza das Industrias | 1953 | 1970 |
|---|-------------|-------------|
| Industrias extrativas | 543 | 606 |
| Industrias transformadoras | 11 532 | 46 809 |
| Alimentação, bebidas, tabaco | 1 925 | 5 065 |
| Têxteis, vestuário e calçado | 2 991 | 9 987 |
| Madeira, cortiça e mobiliário | 1 292 | 3 150 |
| Papel, tipografia e editoriais | 507 | 2 704 |
| Químicas e petróleo | 1 079 | 5 882 |
| Pedra, argila e vidro | 939 | 3 312 |
| Metalúrgicas de base | 188 | 1 518 |
| Metalomecânicas e material de transporte | 2 110 | 12 963 |
| Transformadoras diversas | 427 | 2 228 |
| Construção | 2 093 | 6 606 |
| Eletricidade | 755 | 3 816 |

¹⁴² Dados recolhidos em MEDEIROS, Carlos Alberto – *Portugal, Breve esboço de Geografia Humana*, Prelo Editora, Lisboa, 1978, pág. 87.

O alargamento do espaço industrial numa cidade não foi assim tão fácil ao longo dos tempos. Em primeiro lugar, como sabemos, a indústria começou por se instalar no centro das cidades, fossem elas pequenas ou grandes, e só mais tarde, em plena cidade mais ou menos organizada, é que surgiu a zona industrial por excelência, as zonas residenciais e as zonas de comércio e serviços. A este respeito, veja-se o que se passou na cidade do Porto, principalmente na sua periferia, onde as zonas industriais apareceram junto das novas acessibilidades entretanto criadas. As políticas eram as mesmas para todo o país, sobretudo para cidades industriais como o Porto. De acordo com Ronald Abler¹⁴³, refletindo sobre os sucessivos impactos no conhecimento e apropriação do espaço mundial da evolução tecnológica a partir dos transportes e comunicações concluiu ele que o Mundo encolheu.¹⁴⁴

O que propunha ele? É que as autoestradas começaram a aparecer e estas não atravessavam as cidades mas sim nas suas periferias, deixando com isso muitos espaços com acessibilidades fáceis, espaços esses muito acessíveis para grandes equipamentos não só fabris como também para serviços.

Como o automóvel e o transporte rodoviário acompanharam a evolução dos equipamentos rodoviários, os novos espaços surgidos tornaram-se muito apetecíveis para as grandes multinacionais.

Com a industrialização, aparece o seguimento da hierarquia urbana, daí advindo um acumular de cidades, megalópoles, centros

¹⁴³ ABLER, Ronald; ADAMS S., John; GOULD, Peter – *Spatial Organization*, Prentice Hall, 1971. Nesta obra Abler foca diferentes temáticas da Geografia Humana. No essencial, Abler, ao debruçar-se sobre a Geografia Espacial, foca com particular interesse a temática do deslocamento humano em meio urbano e rural e do qual resultaram novas dinâmicas industriais e residenciais.

¹⁴⁴ BAILLY, Antoine; SCARIATI, Renato; SIMÕES, José Manuel – *Viagens à Geografia, Uma Geografia para o mundo, uma Geografia para todos*, João Azevedo Editor, Mirandela, 2009,pág. 45.

regionais , também fruto por ser nesta época que acabaram os trabalhos escravos , abolindo-se na totalidade das sociedades .

Foi nesta época que a economia mundial passou a caracterizar-se por um alto destaque , fruto da Revolução Industrial, o que o imperialismo também contribuiu.



Figura n.º 21-Zona industrial da Maia (periferia da cidade do Porto).
Fonte: Foto do Autor

Segundo Jorge Gaspar e José Rodriguez, é neste contexto de evoluções tecnológicas vertiginosas e de mudança de paradigmas económicos que se inserem também as transformações industriais em Portugal¹⁴⁵. O incremento das acessibilidades internas, o aproximar das várias partes do país, promoveu as concentrações, favoreceu o processo de urbanização e permitiu que se definisse um sistema policêntrico de cidades, considerando diferentes patamares territoriais. Assim, hoje é possível encontrarmos os melhores restaurantes ou empresas de grande nível tecnológico fora dos centros das principais cidades do país. É possível ter serviços avançados numa aldeia do oeste, a cem quilómetros de Lisboa por exemplo. Como também sublinha o mesmo autor, se em

¹⁴⁵ GASPAR, Jorge – *Perspectivas da Geografia para o século XXI*, Edições CEG, Lisboa, 2000.

termos absolutos todos estão mais próximos uns dos outros “ em tempo e em custo”¹⁴⁶ as pessoas, as aldeias, as cidades, as regiões, em termos relativos houve ganhos e perdas não só nos diferenciais dos ganhos (tempo e custo), mas também, e sobretudo, nas consequências que daí advieram. O país não encolheu todo por igual – podendo mesmo falar-se, também aqui em ganhadores e perdedores.

Em geografia urbana falamos de territórios e de fluxos para evocar o funcionamento do espaço; os territórios enquanto espaços de pertença, os fluxos permitindo as deslocações no interior ou para o exterior dos territórios.¹⁴⁷ É assim que se explica atualmente a expansão das cidades. Para tal é preciso que haja necessidade de pessoas que queiram residir nelas ou deslocar-se do interior para a periferia das cidades, onde os espaços são maiores, melhores, com outras infraestruturas e meios que nos velhos burgos não podiam ter. Como há as grandes acessibilidades à volta das cidades, onde têm os seus nós, é para aí que se devem rasgar novas avenidas, boulevards, e ruas. Entre estes grandes eixos estruturantes há ruas transversais que no seu todo farão uma nova malha urbana onde toda a urbanística é diferente. Casas com jardins, piscinas, quintais, garagens para aparcamentos dos automóveis, etc. Em geral foi o que aconteceu um pouco por todo o país anos oitenta, noventa e na primeira década do século XXI.¹⁴⁸ A banca emprestava com facilidade. Toda a gente queria ter a sua habitação própria, casados ou não casados, enfim, assistiu-se a um autêntico *boom*

¹⁴⁶ BAILLY, Antoine; SCARIATI, Renato; SIMÕES, José Manuel – *Viagens à Geografia, Uma Geografia para o mundo, uma Geografia para todos*, João Azevedo Editor, Mirandela, 2009,pág. 49.

¹⁴⁷ MEDEIROS, Carlos Alberto – *Portugal, Breve esboço de Geografia Humana*, Prelo Editora, Lisboa, 1978, pag. 97.

¹⁴⁸ O grande *boom* de construção ocorre em Portugal precisamente nestas décadas. De acordo com Carlos Alberto Medeiros a percentagem de população urbana na década de 1970 era apenas de 27%, ou seja era ainda relativamente baixa o que em certa medida nos dá conta do baixo índice de industrialização até esta altura. MEDEIROS, Carlos Alberto – *op., cit.*, pag. 97.

da construção. O certo é que as cidades se expandiram em direção a esses novos pólos industriais e residenciais, a pólos universitários e até mesmo para as zonas onde se fixaram importantes centros comerciais.

Em consequência de tudo isto, o centro da cidade ficou com as pessoas mais velhas, com as condições que tinham, com rendas baixas e com o comércio local a retalho a ser aos poucos encerrado em virtude da concorrência desenfreada das grandes superfícies comerciais. Não foi só a indústria que saiu do centro da cidade. Em geral, foi tudo um pouco o que saiu. Os filhos nascidos e criados no centro da cidade tiveram de ir à procura de novos espaços para morar, sobretudo para a periferia onde, fruto do que se tem dito, sobretudo ao nível das acessibilidades. No essencial foi aí que encontraram terrenos e habitações mais baratas do que no centro da cidade. Foi também aí que encontraram empregos, pois a indústria e os serviços que haviam abandonado o centro das cidades aí se instalaram.

Paralelamente à deslocação da população e da indústria do centro da cidade para a periferia, assistiu-se também ao deslocamento de todo um conjunto de serviços que noutros tempos apenas existiam na cidade. Em termos concretos é o caso por exemplo das agências bancárias, que muito ligadas à conceção de crédito foram atrás dos clientes. Igualmente foi também o caso das estações de correio, das escolas, porque é na periferia que passa a haver mais jovens, assim como dos centros de saúde, entre muitos outros. Enfim, com todos estes fluxos humanos, do centro para a periferia, assim como das pequenas unidades fabris para os grandes centros tecnológicos periféricos, criaram-se vazios urbanos um pouco por todas as cidades.

A expansão urbana sempre ligada ao aumento da população e é um facto que mesmo quando a população não aumentou muito, foi o caso da década de sessenta e setenta, por causa da emigração para a Europa, muito ligada à guerra colonial, mesmo assim, os portugueses a primeira coisa que criam era construir uma casa no seu país. Não era na

temática da industrialização de que falamos anteriormente para que se possa perceber os vazios urbanos, demonstram entre outras coisas o baixo nível de industrialização que o país conheceu desde pelo menos 1864, data do primeiro recenseamento, até aos inícios da década de 1970. Ora como sabe, e pelo que atrás se disse, a indústria em Portugal, tal como noutros pontos da Europa, fixou-se junto das cidades. Ao contrário do que se passou noutros países europeus, a industrialização portuguesa do século XIX e da primeira metade do século XX (e até mesmo 1970) não promoveu um verdadeiro êxodo rural em que as populações agrícolas se deslocassem para a cidade para trabalhar nas fábricas. Disso mesmo nos dá conta a percentagem da população urbana ou dito por outras palavras, o coeficiente de urbanização. Os 27% que se registavam em 1970 são uma percentagem extremamente baixa quando comparada com a registada na maior parte dos países europeus. Portugal era assim um país muito pouco urbanizado.

No entanto, a transferência de populações rurais para a cidade é um fenómeno que se tem vindo a processar em fluxos positivos, conforme testemunham dados do Instituto Nacional de Estatística posteriores a 1970. No essencial estes êxodos rurais explicam-se pela situação de miséria em que se encontravam as populações rurais, pelo fim do Estado Novo, pela abertura democrática do país, assim como pelo novo e mais intenso surto de industrialização, este espalhado agora um pouco por todas as cidades, grandes e médias.

A este fenómeno juntou-se-lhe mais tarde, sobretudo nos anos noventa do século passado, os benefícios políticos, económicos e sociais da entrada de Portugal na União Europeia assim como a vulgarização do crédito à habitação¹⁵².

¹⁵² A este respeito uma nota mais. O surto construtivo que se verificou em Portugal, sobretudo nos anos noventa foi, tal como no passado havia acontecido com a indústria, patrocinado em grande escala pelo Estado português através do Crédito Bonificado.

Quadro n.º 2 - Evolução da população urbana na Europa¹⁵³

| Países | População urbana (%) | | População urbana/ população rural | |
|----------------------------|-------------------------|-------|---|-------|
| | 1975 | 2002 | 1975 | 2002 |
| Suécia | 82, 7 | 83, 3 | 4,8 | 5, 0 |
| Holanda | 56, 9 | 65, 4 | 1,3 | 1, 9 |
| Bélgica | 94, 5 | 97, 2 | 17, 2 | 34, 7 |
| Irlanda | 53, 6 | 59, 6 | 1, 2 | 1, 5 |
| Inglaterra | 82, 7 | 89 | 4, 8 | 8, 1 |
| Finlândia | 58, 3 | 61 | 1, 4 | 1, 6 |
| Áustria | 65, 3 | 65, 8 | 1, 9 | 1, 9 |
| Luxemburgo | 73, 7 | 91, 9 | 2, 8 | 10, 9 |
| França | 72, 9 | 76, 1 | 2, 7 | 3, 2 |
| Dinamarca | 81, 1 | 85, 2 | 4, 6 | 5,8 |
| Alemanha | 82, 2 | 87, 7 | 4, 7 | 7, 3 |
| Espanha | 69, 6 | 76, 4 | 2, 3 | 3, 2 |
| Itália | 65, 6 | 67, 3 | 1, 9 | 2, 1 |
| Grécia | 55, 3 | 60, 6 | 1, 2 | 1, 5 |
| Portugal | 27, 7 | 54, 1 | 0, 4 | 1, 2 |
| Eslovénia | 42, 4 | 50, 8 | 0, 7 | 1, 0 |
| Chipre | 45, 2 | 69 | 0,8 | 2,2 |
| Malta | 80, 4 | 91, 4 | 4, 1 | 10, 6 |
| Republica checa | 63, 7 | 74, 2 | 1, 8 | 2, 9 |
| Estónia | 67, 6 | 69, 4 | 2, 1 | 2, 3 |
| Polónia | 55, 4 | 61, 8 | 1, 2 | 1, 6 |
| Hungria | 52, 8 | 64, 7 | 1, 1 | 1, 8 |
| Lituânia | 55, 7 | 66, 8 | 1, 3 | 2, 0 |
| Eslováquia | 46, 3 | 57, 2 | 0, 9 | 1, 3 |
| Letónia | 65, 4 | 66, 3 | 1, 9 | 2, 0 |

¹⁵³ UN - Human Development Report 2004.

Conclusões Preliminares

De um modo geral, direcionamos todo o nosso trabalho de investigação sobre os vazios urbanos industriais para a vertente do Património Cultural. Qualquer objeto de estudo e análise no âmbito do Património para que seja considerado como tal tem de se lhe atribuir uma importância. Ora, essa importância do nosso ponto de vista tem de se fundamentar em algo, ou seja, tem de se fundamentar num conjunto de características próprias para que o objeto se possa distinguir de outras e como tal para que possa ser considerado justamente Património.

No caso do Património Industrial as características que o podem distinguir de entre outras formas de Património são para nós os edifícios, as máquinas, as formas de convivência de operários e burgueses, assim como as suas evoluções. Nesse sentido, do nosso ponto de vista, perspetivar complexos industriais, fábricas, máquinas, formas de produção e de convivência, entre outras, na perspetiva do Património implica antes de mais que se busque as suas origens no processo histórico, o qual se desenvolve ao longo dos tempos, dado ser este o único elemento que o pode legitimar. De um modo geral, o advento da indústria, tal qual a conhecemos, tem balizas temporais bem definidas, pelo que ela tem um tempo bem definido. Antes do advento industrial, o que ocorre a partir da segunda metade do século XVIII na Inglaterra, e no século XIX no resto do mundo, aquilo que perdurava no plano económico era uma economia ancorada em tradições e práticas milenares. Em geral, nos países onde se deu a Revolução Industrial, aquilo a que existia era a prática de uma economia agrícola ao qual se associava, depois do século XV, uma economia mercantilista baseada no comércio marítimo e na exploração de recursos em moldes não industriais. As formas de energia utilizadas restringiam-se até ao século XIX no aproveitamento da água, do vento, do fogo e da força animal e

humana. A mecanização, ou antes a proto mecanização, era extraordinariamente rudimentar quando comparada com as que a Revolução Industrial preconizou. Exemplos deste tipo de mecanização rudimentar e da sua associação às formas de energia tradicionais podemos encontrar nos velhos moinhos de água e de vento, assim como em velhos fornos proto industriais e nas embarcações à vela que navegavam pelos oceanos. A Revolução Industrial alterou sobremodo todo este paradigma, que como se disse alcandorou-se em hábitos, formas e práticas milenares. Iniciada em Inglaterra e estendendo-se depois ao resto da Europa, aos EUA e ao Japão, a Revolução Industrial revolucionou como que o mundo. Fruto da introdução da mecanização, associada primeiro à energia a vapor e depois aos combustíveis fósseis e à eletricidade, a Revolução Industrial alterou sobremodo a paisagem física e humana, a economia, a política, a cultura e as formas de vida das pessoas. Um pouco por todo o lado, sobretudo nas periferias mais próximas das cidades, nasceram as fábricas. Lentamente, até porque a mecanização chegou também ao campo e à agricultura, a população rural deslocou-se do meio rural para a cidade em busca de mais oportunidades de melhorar as suas condições de vida. É deste modo que nascem junto das fábricas, sempre na periferia mais próxima da cidade, os bairros operários e, não muito longe destes, os bairros burgueses, estes ligados aos industriais. Paralelamente a este processo, fruto dos avanços tecnológicos e das suas preocupações em colocar a produção industrial, assiste-se a uma autêntica revolução nos meios de transportes.

Até aos inícios do século XIX os meios de transporte e as suas acessibilidades alcandoravam-se em tradições milenares, algumas advindas ainda do período romano e medieval. A introdução da máquina a vapor aos transportes, no caso concreto ao comboio, revolucionou tudo isso. De igual modo, a utilização dos combustíveis fósseis, os quais deram origem à substituição do carro de tração animal pelo carro a motor de combustão. A isto acresceu ainda o aparecimento de novas estradas, agora macadame. Ao nível dos transportes marítimos o mesmo sucedeu,

dando a navegação à vela lugar aos barcos a vapor. As consequências da Revolução dos Transportes, associada aos demais melhoramentos referidos, revolucionaram a vida humana. Em concreto, a produção industrial tornou-se mais eficiente, colocou toda uma gama de produtos novos, alguns essenciais, e dirimiu as tradicionais carestias que se faziam sentir nas cidades. Por outro lado, desenvolveu-se novas formas de vida e de convivialidade. A família alargada, tradicional sobretudo nos meios rurais, deu lugar ao aparecimento da família nuclear, quase sempre constituída apenas por quatro elementos. Ao nível da sociabilidade novas formas e manifestações surgiram, como o advento dos cafés, dos salões de cultura, das salas de espetáculos. Mais recentemente, fruto do que a Revolução Industrial proporcionou, há destacar ainda o Turismo e o nascimento das redes sociais através da Internet. Do nosso ponto de vista, descrever o processo histórico da industrialização torna-se importante, não só porque ele fundamenta os edifícios, máquinas e formas de trabalhar, como também hábitos e práticas de vida, os quais são grosso modo aqueles que hoje temos e nada disto seria possível sem a Industrialização. No caso de Portugal o processo histórico em que se deu a Revolução Industrial foi em geral muito complexo, o que explica em certa medida muito do atraso que hoje temos em relação a outros países, bem como alguns dos problemas que enfrentamos. No início da Revolução Industrial Europeia, Portugal deparava-se, com uma situação extraordinariamente complexa, tanto do ponto de vista económico como do ponto de vista político. Politicamente, as invasões francesas e as suas consequências arrastaram o país para um longo período de letargia que culminou em 1820 na Revolução Liberal. Esta, pretendia modernizar política, económica, social e culturalmente o país, mas arrastou-o para um longo período de incertezas e instabilidades, de que resultaram motins e guerras civis. Do ponto de vista económico o país, já de si atrasado, durante a primeira metade do século XIX encontrou-se praticamente paralisado, perdendo portanto nesse período o caminho da modernização e da Revolução Industrial. No essencial, a origem da Revolução Industrial portuguesa, portanto do aparecimento da fábrica,

edifícios, máquinas e novas formas de trabalhar e de vida urbana, só surgiu na segunda metade do século XIX, quando o país se pacificou.

Segundo a maioria dos especialistas, a Revolução Industrial portuguesa só se inicia verdadeiramente com a Regeneração. Esta industrialização teve méritos e deméritos. Por um lado, modernizou o país, revolucionou a economia, a produção e os transportes, mas por outro endividou o país, dado quase todos os melhoramentos terem sido feitos com recurso a créditos internacionais, o que a médio prazo, cerca de 1890 arrastou-o para uma situação de bancarrota cujos efeitos se fizeram sentir durante boa parte da primeira metade do século XX, estes depois agravados pela eclosão de duas guerras mundiais. Ao chegarmos ao último quartel do século XX, depois de um período difícil associado à Revolução de Abril e perda do Império Colonial, em Portugal assistiu-se a um enorme surto industrial e modernizador, o qual já vinha de resto dos finais dos anos cinquenta. Para isso muito contribuiu a entrada do país na União Europeia, a instalação de importantes grupos económicos internacionais e a liberalização da nossa economia. Porém, esta modernização fez-se segundo novos paradigmas, os quais vigoram hoje em todo mundo. Em concreto, referimo-nos à Globalização, à abertura do comércio mundial, aos novos paradigmas industriais e ao crescimento das chamadas economias dos países emergentes. Ora, tudo isto teve consequências em Portugal, fragilizando sobretudo a sua economia. Entre elas, a deslocalização de fábricas para o sudeste asiático e leste da Europa. A diminuição do espaço físico da fábrica em resultado da Revolução Tecnológica que se intensificou nos últimos quinze anos. A sua transferência para novas periferias urbanas, sendo que esta acarretou o aparecimento de antigos espaços industriais obsoletos, abandonados e degradados junto das antigas periferias das cidades. Ora, estes são, em regra os vazios industriais que procuramos estudar, enquadrando-os na noção de Património para que se possam perspetivar soluções para a resolução dos problemas que eles trouxeram.

PARTE II

**RECUPERAÇÃO DO PATRIMÓNIO
RECUPERAÇÃO DOS VAZIOS URBANOS**

**RECUPERACION DEL PATRIMÓNIO
RECUPERAÇÃO DE LOS VACIOS URBANOS**

CAPÍTULO III

VAZIOS URBANOS E PATRIMÓNIO INDUSTRIAL

3.1 Causas de Vazios Urbanos na Europa

A desertificação da Europa é o resultado de um conjunto de fenómenos complexos de causa e efeito e que manifestaram em épocas e contextos diferentes. Assim, do ponto de vista histórico e arquitetónico até é possível identificar pelo menos três grandes momentos relacionados com o advento dos vazios urbanos.

O primeiro grande momento, histórico de resto para a desertificação da Europa, entenda-se aqui desertificação como vazio, foi aquando da crise de 1929 e da Grande Depressão que se lhe seguiu.



Figura nº22-Remanescente Urbano de grande potencial

Fonte: Revista Urbanismo e Design – Rafael Ribac- 17 / 12 / 2015

O segundo momento, também histórico, é o que advém do final da Segunda Guerra, época em que emerge uma nova Ordem Mundial e um novo paradigma económico, sendo que neste não vão caber muitas das estruturas produtivas anteriores.

Por fim, se quisermos, um terceiro momento na origem dos vazios urbanos. Este, mais recente que os anteriores, tem o condão de se relacionar com os progressos do mundo atual, nomeadamente com

avanço tecnológico e que grosso modo tem levado ao desaparecimento de muitas estruturas produtivas que se tornaram obsoletas. Mas vejamos.

As causas de desertificação são de um modo geral muito idênticas, embora por vezes se exprimam em épocas e contextos diferentes, tal como de país para país. Assim, para uma melhor exposição deste assunto, pensamos em aborda-lo em três épocas distintas, a saber: antes da Segunda Guerra, depois da mesma, e mundo atual, pois que com efeitos semelhantes os contextos são diferentes.

Depois do final da Grande Guerra, os EUA tornaram-se nos grandes banqueiros do mundo. Empobrecidos e endividados pela guerra os países mais afectados por esta tiveram de recorrer a novos créditos, geralmente concedidos pelos EUA¹⁵⁴.

Assim, nos inícios dos anos inicia-se uma década de grande fulgor e pujança económica e social, a qual se traduzirá em geral no aparecimento de um novo estilo e modo de vida, a saber: os Loucos Anos 20. Em geral, a este respeito, pode dizer-se que é nos anos 20 que se inicia o verdadeiro consumo de massas. Este consumo de massas, isto é, o consumo generalizado de bens e serviços pelas populações, foi o verdadeiro motor da explosão da indústria, do comércio e dos serviços, aqui muito até da parte do setor financeiro e especulativo. A tudo isto se deveu dois aspetos: a reconstrução de boa parte da Europa, destruída pela Grande Guerra, e o Baby Boom que se lhe seguiu e que se traduziu na duplicação da população Europeia¹⁵⁵.

Os anos 20 trouxeram de um modo em geral grandes avanços em todos os setores e em especial na agricultura. De um modo muito concreto digamos que foi nesta década que se vulgarizou o motor de

¹⁵⁴ DREYFUS, F. G.; MARX, Roland; POIDEVIN, Raymond – História Geral da Europa, Publicações Europa-América, 2002, pág. 385.

¹⁵⁵ DREYFUS, F. G.; MARX, Roland; POIDEVIN, Raymond – *op., cit.*, 2002, pág. 388.

combustão na agricultura¹⁵⁶. Em geral é nesta altura que a maioria das granjas europeias deixa de lado as enxadas e as charruas, substituindo-as por grandes tratores que revolviam as grandes áreas agrárias¹⁵⁷. Só assim foi possível produzir-se para abastecer as cidades e as próprias populações do mundo rural que não paravam de aumentar. Esta tecnologia, que já vem do século XIX, como atrás tivemos a oportunidade de ver, não se verificou somente no revólver das terras. Em geral, a mecanização deste setor passou também pelas práticas e métodos das sementeiras e das colheitas, estas agora a processarem-se de forma automatizada.

Do que lemos sobre este setor – a agricultura – ficamos claramente com uma ideia: toda a Europa estava por esta altura, isto é em meados dos anos 20, cultivada do ponto de vista agrícola, alimentando a esmagadora maioria da população europeia e fornecendo em muitos casos, sobretudo no dos países desenvolvidos, matérias-primas para a indústria, nomeadamente para a indústria têxtil e alimentar, estas agora vocacionadas para a produção em massa.

Na verdade, é mais ou menos por esta altura, anos 20 portanto, que se assiste a um grande desenvolvimento da pecuária¹⁵⁸. Em geral, na Europa assiste-se ao incremento da criação de animais, sobretudo gado miúdo, aves e galináceos, assim como gado porcino, sendo que ainda se desconhecia boa parte dos malefícios que o consumo de algumas destas

¹⁵⁶ VAN BATH, B. H. Slicher – *História Agrária da Europa Ocidental (500-1850)*, Editorial Presença, 1984, pág. 298.

⁴² Exemplo do que acabamos de dizer foi certamente o trator Fordson produzido na fábrica de Henry Ford. Produzido segundo os mesmos princípios da linha de montagem dos automóveis, o trator Fordson era nos anos 20 uma máquina de baixo custo pelo que se tornou acessível a todos os agricultores, inclusive aos pequenos.

⁴³ O desenvolvimento da pecuária em moldes capitalistas por assim dizer já se havia iniciado antes. Como demos conta atrás, é um processo que se inicia ainda no século XIX e conheceu progressos bastante significativos nos países da América Latina. Na Europa, na década de 1920, a pecuária conhece avanços significativos motivados fundamentalmente pelo advento de uma sociedade de consumo em massa.

carnes trazia. Independentemente deste aspeto, certo é que este foi um setor que triunfou. A sua produção alimentou pois cidades inteiras contribuindo assim para uma melhoria bastante significativa da dieta alimentar europeia e com isso reduziu-se drasticamente os índices as taxas de mortalidade. Além deste aspeto, de relevo é certo, destaque ainda para um outro aspeto, de resto levantado já atrás.

O setor agrícola não se dinamizou nos anos 20 somente à custa da pecuária. Como se disse, igualmente dinamizador foi também a produção de matérias-primas para a indústria, sobretudo para a automóvel e para a têxtil. Assim, em virtude disso muitos campos da Europa, outrora transformados em campos de batalha, tornaram-se pastagens.

O gado que aí se cria é sobretudo o ovino e caprino cujas lãs e peles depois de curtidas vão alimentar as máquinas das fábricas têxteis que dessa forma dão sequência a uma produção em cadeia destinada a alimentar um consumo que se processa em massa e que por força do advento da moda Moderna se tornou mais exigente.

Os anos 20 não trouxeram somente avanços ao nível do setor primário, nomeadamente da agricultura. Como atrás se disse, os anos 20 caracterizam-se pelo consumo em massa das populações, pelo que além da agricultura também a indústria viu grande desenvolvimento em todas as cidades europeias.

Em geral, a maior parte das fábricas, por força da sociedade de massas e do consumo que a ela se associou, laboravam dia e noite, tal era a necessidade de corresponder às expetativas do mercado. Assim, não havia desemprego para ninguém, mesmo depois da adoção das práticas de produção em cadeia e dos métodos de estandardização da produção.

Com efeito a penetração dos métodos de produção em cadeia e as práticas de estandardização de tarefas não promoveu durante este período o desemprego que muitos vaticinavam, pelo contrário. Em geral, as fábricas adaptaram-se bem aos novos cânones da sociedade. A

produção em cadeia e a estandardização dos produtos não só se tornou mais profícua ao consumo em massa como o alimentou o mesmo uma vez que empregou também mais pessoas¹⁵⁹.



Figura 23- Banco alemão.

Fonte: Imagens Viral Achary / artigo / bancos europeus / 22/1/014 – 01:50 h

Tendo em conta a bibliografia consultada, pode dizer-se que a indústria automóvel foi na década de 1920 o espelho da prosperidade, sobretudo nos EUA e nos países mais desenvolvidos da Europa¹⁶⁰. Com efeito, é nela que se inicia ou se aplica pela primeira vez não a produção em cadeia, pois essa já vinha de trás, mas antes a estandardização da produção¹⁶¹. Em geral, esta implicava a realização de pequenas tarefas numa linha de montagem.

¹⁵⁹ DREYFUS, F. G.; MARX, Roland; POIDEVIN, Raymond – *op., cit.*, 2002, pág. 388.

¹⁶⁰ Aqui com exceção da Alemanha que neste período se encontrava ainda em dificuldades económicas resultantes da Grande Guerra e da obrigatoriedade do pagamento de pesadas compensações e indemnizações de guerra aos países vencedores.

¹⁶¹ Estes métodos e práticas vinham já do período antecessor, isto é do período anterior à Grande Guerra e foram aplicados pela primeira vez na indústria automóvel por Henry Ford. Depois da Grande Guerra, fruto do estímulo ao consumo em massa, este método e as práticas a ele associado vulgarizaram-se por toda a Europa.

Cada trabalhador, disposto sobre uma linha de montagem, tinha de realizar pequenas tarefas, sempre ao mesmo ritmo, sendo este determinado pela máquina. Quando somadas e realizadas todas as tarefas, obtinha-se então o produto final que no caso da indústria automóvel era o carro.

É do conhecimento geral e com muito pesar, que a cidade de Detroit , nos EUA , que foi em tempos áureos o principal centro industrial e comercial da indústria automóvel nos Estados Unidos da América. Hoje não passa de uma cidade tipo fantasma , pelo facto das maiores empresas americanas aí sediadas, trasladarem para outros locais mais fulcrais onde abundam meios de transporte , facilidades de locomoção e sobretudo mão de obra mais barata

Uma sociedade baseada no consumo de bens e serviços, provenientes nos anos 20 a partir de setores como a agricultura e a indústria, não vingaria seguramente sem o apoio do setor bancário e financeiro. Um pouco à semelhança do que já atrás demos conta, quando falamos da penetração da banca e do capitalismo financeiro no tecido empresarial, na década de 1920 vulgarizou-se o crédito à sociedade.

No essencial o crédito apareceu como mecanismo de apoio ao consumo, ou seja como forma de financiar o estilo de vida agora propalado pela sociedade. Assim, a prosperidade da década de 1920, bem como o estilo de vida que a caracterizou, assentou fundamentalmente os seus pilares em areias extremamente movediças. Vejamos.

O acesso a produtos e a equipamentos, do qual o automóvel é talvez nesta altura o expoente máximo dos exemplos que se podem dar, foi feito quase sempre com dinheiro que não se tinha. Também o acesso a bens e a serviços, sobretudo de carácter financeiro, foi feito através da mesma prática. Com efeito, até sensivelmente às vésperas de Outubro de 1929 era usual investir-se na compra e venda de ações de empresas.

Tal como se fazia para a aquisição do automóvel ou de um qualquer outro tipo de produto ou equipamento, também a compra de ações foi estimulada e subsidiada pelo setor financeiro e bancário¹⁶².

O acesso ao crédito de forma generalizado para financiar o acesso a bens como a habitação, o automóvel ou um qualquer tipo de aparelho doméstico levou a médio prazo, dentro ainda da década de 1920, à saturação do mercado.

No essencial, o que aconteceu foi que a produção, mercê por ventura da mecanização e da produção em cadeia, se tornou excedentária ou seja, passou a haver uma superprodução, sendo que a sociedade já não conseguia absorver a mesma. Assim, daqui resulta desde logo um conjunto de consequências para a indústria e instituições de crédito, a saber: diminuição de lucros para as empresas, acumulação de stocks, perda de ganhos, incapacidade de pagamento a fornecedores de matérias-primas, abertura de processos de falência, desemprego e incapacidade de pagamento de créditos particulares¹⁶³.

Se o acesso ao crédito foi generalizado para a aquisição do automóvel ou da casa, a mesma prática se vulgarizou no que respeita à compra e venda de produtos financeiros, nomeadamente de ações. Como se disse, este produto tornou-se ao longo da década de 1920 frequente e usual. Em muitos casos desta prática resultou a passagem da pobreza à riqueza, pelo que a especulação sobre a mesma cresceu a um ritmo descontrolado. Assim, nas vésperas de Outubro de 1929 o que se tinha do ponto de vista económico era um valor de ações extremamente inflacionado ou seja, o valor de compra ou venda de uma ação encontrava-se muito acima do seu valor real. Enfim, como se pode depreender, daqui resultou a segunda parte da crise. A uma crise de superprodução juntou-se-lhe uma outra de caráter financeiro.

¹⁶² DREYFUS, F. G.; MARX, Roland; POIDEVIN, Raymond – *op., cit.*, 2002, pág. 389.

¹⁶³ RÉMOND, René – *Introdução à História do Nosso Tempo*, Gradiva, Lisboa, 2011, pág. 327.

e um pouco a França¹⁶⁷. Nos EUA por exemplo, depois de um período de austeridade adotou-se o NEW DEAL, uma nova política económica que tinha como objetivo proceder a uma melhor redistribuição dos rendimentos, bem como a uma reorganização dos salários para aumentar o consumo e consequentemente a produção.

Assim, do ponto de vista económico procurou-se estabilizar a produção, aumentar o dinheiro em circulação e controlar a produção de bens agrícolas. No setor industrial procurou reduzir-se a livre concorrência através da fixação de preços mínimos e máximos de venda para evitar a concorrência desleal. Em termos financeiros, diversas instituições foram sujeitas à inspeção dos funcionários públicos, introduziram-se mecanismos contra a especulação, e desvalorizou-se a moeda.

No plano social, entre outras medidas, introduziu-se a semana de trabalho de 40 horas, atribuiu-se pela primeira vez os subsídios de desemprego e estabeleceu-se o salário mínimo nacional, políticas que como se vê estarão na base daquilo que será mais tarde conhecido como o Estado Social.

Por fim, no que respeita à superação da crise económica por parte dos países com maior tradição democrática, as obras públicas. Com efeito, esta foi uma das formas mais propaladas de superação da crise. Esta estratégia inicia-se nos países democráticos e chega mais tarde às ditaduras europeias. No essencial foi uma política que consistiu na abertura de portos, de linhas de comboio, de estradas e auto-estradas e até de barragens como forma de dar e garantir não só emprego à classe laborioso mas também dinheiro para que esta pudesse depois gastar na aquisição e compra de bens, produtos e equipamentos¹⁶⁸.

¹⁶⁷ DREYFUS, F. G.; MARX, Roland; POIDEVIN, Raymond – *op., cit.*, 2002 – “
” pág. 390-932.

¹⁶⁸ DREYFUS, F. G.; MARX, Roland; POIDEVIN, Raymond – *op., cit.*, 2002, pág. 389-397.

Muitas das soluções e medidas de carácter económico adotadas pelos países com maior tradição democrática foram seguidas pelas ditaduras. Estes regimes, que surgem fundamentalmente na Europa, ascendem ao poder entre a década de 1920 e a década de 1930 e são nuns casos uma das causas da crise e noutros a consequência¹⁶⁹. Independentemente deste aspeto, o que interessa salientar neste caso é essencialmente dois pontos¹⁷⁰.

O primeiro tem a ver com a forma que alguns países encontraram para resolver a crise económica, isto é a forma autoritária e ditatorial. No essencial isto surge nos países onde a democracia era ainda recente e por isso mesmo frágil. Entre outros, é o que se passa na Alemanha, na Itália, na Hungria, na Roménia, ou por exemplo ainda em Espanha ou em Portugal. Nestes e noutros países, os quais nos abstermos de falar em pormenor, a crise foi pois resolvida pela ditatorial. A repressão, a violência e a instauração de um clima de medo e nalguns casos até de terror foi a forma encontrada para evitar a desagregação social.

A par desta solução autoritária sobressaem também as políticas de carácter económico e que em pano de fundo permitiram com maior ou menor sucesso a saída da crise. No essencial o que sobressai nas políticas económicas dos países autoritários são por um lado o ideal de autarcia e por outro as obras públicas em benefício do Estado, estas quase sempre vocacionadas para um espírito de guerra, isto claro se estivermos a falar da Alemanha¹⁷¹. Assim, no caso deste país a crise foi superada à custa da abertura de novas linhas férreas, de estradas e de autoestradas que além de servirem de vias de comunicação a bens e produtos tinham finalidades militares muito bem definidas.

¹⁶⁹ Veja-se a este respeito dois casos, os mais conhecidos de resto. Na década de 1920 na Itália dá-se a ascensão do Fascismo. 1933, portanto década de 30 já, é o ano em que Hitler sobe ao poder na Alemanha.

¹⁷⁰ RÉMOND, René – *op., cit.*, 2011, pág. 347-348.

¹⁷¹ Em geral pode designar-se este tipo de política económica como Economia de Guerra, porque no fundo é disso mesmo que se trata.



Mapa n°1-Rússia – contorno perimetral.

Fonte: Imagens Viral Achary / artigo / URSS / 22/1/014 – 02:24 h

Além da construção de novos equipamentos viários sobressaiu também um outro aspeto: o forte impulso industrial dado pelo governo alemão¹⁷². Em geral, este impulso passou pela criação de uma autêntica indústria de guerra que fosse capaz não só de absorver um grande número de mão-de-obra desempregada como também de construir um verdadeiro arsenal militar.

Assim, no essencial, as grandes indústrias, sobretudo do aço e do carvão, bem como a do setor automóvel foram reconvertidas em indústrias militares. Estas industriais, face às novas exigências deixaram pois em muitos casos as velhas instalações, localizadas muitas vezes nas antigas periferias das cidades que entretanto cresceram também, para se

⁵⁷ Falamos aqui muito especificamente do papel da indústria, contudo convém advertir que a política económica dos estados autoritários e totalitários europeus passou também pelo fomento da agricultura. No essencial, neste setor, imbuído de um espírito de auto-suficiência e num ideal de autarcia, propalou-se, sobretudo nos anos 30, as campanhas do trigo. Assim aconteceu em Itália em 1932 e em Portugal.

instalarem nos novos arrabaldes que a seu tempo darão, mais tarde origem a novos vazios urbanos.

O segundo momento que contribuiu para a aparição dos vazios urbanos pode-se localizar no período pós Segunda Guerra e que de um modo geral vai até sensivelmente aos anos 60 e 70, épocas que como se sabe são de reconstrução.

Neste segundo período, ou fase se assim o queiramos considerar, importa antes de mais tecer um conjunto de considerações gerais, as quais nos ajudam a compreender o contexto em que surgem os vazios urbanos de algumas áreas europeias. Assim, abordaremos a temática neste ponto à luz de três parâmetros que julgamos essenciais para a compreensão do aparecimento dos vazios urbanos, a saber: nova ordem política e económica mundial, reconstrução europeia e papel da emigração, surgimento de novas periferias. No essencial, o mundo que saí da Segunda Guerra é um mundo completamente diferente daquele que até então era conhecido.

A Europa, velha potência, dominadora dos mares e das terras em todos os continentes vê-se enfraquecida no seu poder, seja ele o político, o económico ou o militar.

As novas potências, os países que agora dominam o mundo e impõem a sua vontade são os EUA e a URSS, pelo que doravante a vontade da Europa não é mais tida nem achada. É assim que se explica o processo de descolonização de boa parte do mundo, nomeadamente dos continentes africano e asiático. Com efeito, integrados num contexto de Guerra-Fria e de bipolaríssimo mundial, isto é de divisão do mundo entre americanos e soviéticos, nestes dois continentes vão surgir um grande número de países independentes das potências colonizadoras europeias e

que até ao término da Guerra-Fria (1990) se irão situar estrategicamente ao lado dos EUA ou da URSS¹⁷³.

Esta situação, este novo contexto, político e económico, é fundamental para a compreensão dos vazios urbanos. Por um lado, porque é o contexto que marca do fim do colonialismo, razão que estará na origem de alguns vazios urbanos, sobretudo das indústrias relacionadas com o mercado colonial. Por outro, porque a seu tempo boa parte das colónias que se tornaram independentes no pós-guerra tornar-se-ão potências económicas emergentes, competindo dessa forma e com esse estatuto com os países do ocidente o que por sua vez dará origem a novos vazios urbanos com potencial, do tipo industrial¹⁷⁴ e com grande potencial.



Mapa n° 2- Estado Unidos – Implantação.

Fonte: Imagens Viral Achary / artigo / Unites Ststs/ 22/1/014 – 02:30 h

A reconstrução da Europa pós Segunda Guerra foi levada a cabo por vários povos, sobretudo por aqueles que eram oriundos dos países que não entraram no conflito, uma vez que os outros não tinham gente suficiente ou capaz. Um desses povos foi precisamente os portugueses

¹⁷³ DREYFUS, F. G.; MARX, Roland; POIDEVIN, Raymond – *op., cit.*, 2002, pág.466-468.

¹⁷⁴ RÉMOND, René – *op., cit.*, 2011, pág. 372-384.

que tinham como sabe Portugal uma necessidade extrema de sair do país. Sem passaporte e em assalto, os portugueses, analfabetos, urbanos e rurais, abandonavam tudo para partir e deixar o país. Os pais que podiam levavam os filhos para dessa forma fugirem à guerra do Ultramar.

Os países de acolhimento, uma vez que tinham necessidade de mão-de-obra, pela urgência de recuperação a toso os níveis, recebiam toda esta variada emigração portuguesa, dando início de imediato ao respetivo processo de legalização. Como atrás se referiu, após a Segunda Guerra Mundial entramos numa fase de reconstrução, sobretudo na Europa. Curiosamente, a par da reconstrução todas as indústrias a ela ligadas se desenvolveram.

Entre outras, a indústria ligada à construção civil, como seja a do cimento, a do tijolo, a da tinturaria, a do ferro e do aço, ou a da cerâmica por exemplo desenvolveram-se, pois estes produtos eram necessários para construir e equipar as novas casas, aquelas que tinham de ser novamente reconstruídas.

Assim, nos inícios da guerra de 1960, a confirmar tudo isto, dizia-se que a cidade portuguesa mais populosa era Paris, pois que nela e seus arredores residiam cerca de um milhão de portugueses. E para a Alemanha? Para a Bélgica ou para o Reino Unido? Como se sabe, também estes países acolheram um número significativo de portugueses, ainda que em menor número quando comparado com o caso francês. Em todo o caso, o que interessa salientar em todo este processo de emigração portuguesa para o norte e centro da Europa é a fuga da população às más condições de vida, à miséria por assim dizer, assim como às perseguições políticas e à Guerra Colonial.

Uma vez chegados aos países de acolhimento, os emigrantes, com altos vencimentos, procuravam arranjar instalações para mandar a vir a restante família, esposa, filhos, irmãos, cunhados, enfim todos aqueles que pudessem escapar por esta via à fome, à miséria ou à guerra. Assim, podemos dizer que não havia família em Paris que não tivesse

uma *femme de menagem* que não fosse portuguesa. Os filhos, para que os pais pudessem trabalhar ficavam em Portugal, entregues aos avós ou internos em colégios, isto quando não tinham idade para ir para a guerra.

Em termos concretos e gerais foi esta mão-de-obra, a portuguesa em muitos casos, do qual o fenómeno emigratório de que demos conta, quem reconstruiu boa parte da Europa destruída pela guerra.

O papel desta mão-de-obra, pouco especializada é certo e foi no entanto enorme. Por um lado porque é ela quem contribui para a nova reconfiguração das cidades, por outro lado porque esta emigração se enquadra e percebe num contexto de expansão urbana. Ou seja, vejamos.

Após a Segunda Guerra Mundial muitas das velhas vilas e aldeias europeias não foram reconstruídas. No essencial, as populações que aí viviam e que ficaram desalojadas foram deslocadas para os centros urbanos, para as cidades propriamente ditas. Por outro lado, as cidades desta altura, destruídas pela guerra, encontravam-se em plena fase de reconstrução sendo que esta mesma reconstrução era feita segundo novos pressupostos e paradigmas urbanísticos. No essencial, o centro das cidades, pelo menos das principais, ficou como que destinado às atividades políticas, ao comércio e aos serviços, sobretudo aos de índole económico-financeiro. Por outro lado, as velhas fábricas europeias, muitas das quais localizadas no interior das cidades foram deslocadas para o seu exterior, isto é, para novas áreas de forma a manter o interior da cidade livre do papel e das consequências da indústria. Assim se criaram alguns vazios urbanos do tipo industrial nesta época, sendo que os mesmos foram preenchidos depois com construção de novos equipamentos ou quando muito com a reconversão dos velhos em novas dinâmicas.

Fruto da Segunda Guerra e da destruição que esta provocou está como facilmente se pode depreender a reconstrução. Trata-se no essencial da reconstrução de todo um continente que visto a uma escala

mais pequena foi fundamentalmente a reconstrução das cidades. Em geral, a reconstrução fez-se sacrificando as pequenas aldeias e vilas.

No essencial, as pessoas que aí viviam tiveram de se deslocar para as grandes cidades, estas sim em fase de reconstrução. O património que para trás fica é imenso nestas antigas vilas e aldeias destruídas pela guerra. Entre ele está certamente muitas das indústrias criadas ao longo do século XIX e de boa parte do século XX.

A reconstrução da Europa, levada a cabo no mundo Ocidental por uma mão-de-obra geralmente pouco qualificada e da qual se evidenciou a portuguesa, mudou grosso modo o paradigma urbano. Por um lado pelo abandono das vilas e aldeias destruídas pela guerra, por outro porque as cidades reconstruídas surgem aos olhos do mundo não como cidades reconstruídas mas antes como praticamente novas cidades¹⁷⁵. Exemplo disso mesmo é certamente a cidade de Berlim ou de Colónia, duas das mais sacrificadas pelos bombardeamentos durante a Segunda Guerra Mundial e que depois do conflito foram como que construídas de novo.

É assim, neste contexto pois que surgem dentro das velhas cidades europeias, sobretudo das que foram afetadas pela guerra, as chamadas periferias. Estas são, de um modo em geral, novas áreas urbanas. Em concreto receberam aí as zonas industriais que se implantaram depois da guerra, assim como os bairros residenciais das camadas populares e trabalhadoras, muitas das vezes emigrantes. É neste espaço também que ao longo do tempo, sobretudo dos últimos 60 anos, nasceram novos equipamentos, designadamente, sem prejuízo de outros, os centros comerciais por exemplo. Assim, a velha cidade europeia, o centro propriamente dito foi-se tornando no centro histórico, perdendo em virtude do crescimento das áreas periféricas, sejam elas as industriais ou as residenciais, a vitalidade e o dinamismo que na era da Revolução Industrial as caracterizava.

¹⁷⁵ RÉMOND, René – *op., cit.*, 2011, pág.372-374.

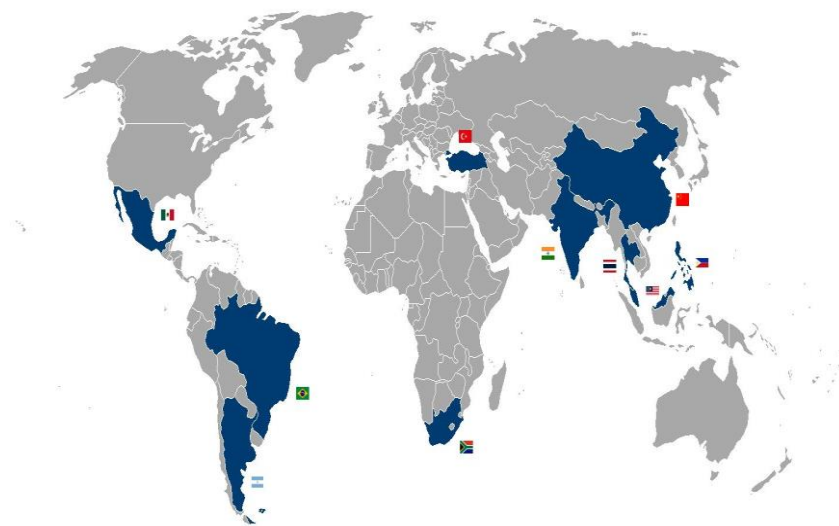
Enfim, dentro do contexto descrito pode dizer-se que os velhos centros se tornaram simbólicos, enquanto a periferia com os seus novos pólos agregadores das atividades económicas e residências se tornam em centros funcionais.

Finalmente, dentro do contexto em que surgem os vazios humanos, o terceiro momento histórico e que é o mais atual.

Nos dias que correm, como é do conhecimento geral, tem-se assistido em Portugal e noutros países europeus à multiplicação de vazios urbanos, nomeadamente dos que se relacionam diretamente com os parques industriais. Os vazios urbanos atuais, do tipo industrial, englobam geralmente unidades, complexos e equipamentos industriais e comerciais de várias épocas. À cabeça surgem desde logo os equipamentos e os parques industriais nascidos na aurora da industrialização europeia. Neste caso, são geralmente equipamentos e edifícios antigos, muitas vezes centenários, e que por força da evolução do tempo e por falta de visão estratégica e de investimento se deixaram ficar para trás. São, regra geral, indústrias que pararam no tempo e como tal não têm, nem conseguem progredir do ponto de vista económico, acabando assim por falir. Depois deste grupo, evidencia-se de empresas nascidas algures após a Segunda Guerra Mundial. Em geral, são indústrias que nasceram no auge da prosperidade económica, que nasceram numa altura em que a economia europeia crescia a ritmo de 10%. Em suma, são indústrias, são fábricas que nasceram muitas vezes do nada, praticamente sem grandes investimentos. Tal como as primeiras, são unidades e complexos fabris que pararam no tempo o que de certa forma as identifica com o primeiro grupo. A falta de investimento e a ausência de estratégia e visão futura votou-as lentamente a um longo processo de letargia que a seu tempo tem culminando no encerramento.

As indústrias do primeiro e segundo tipo, que sucintamente se enumerou encontram-se hoje em risco. Em geral são pois indústrias que

outro lado, este mesmo motivo abriu as portas a novos mercados uma vez que o fim do bipolarismo, isto é, o fim da divisão do mundo em dois blocos permitiu de um modo em geral a troca e circulação livre de bens e capitais. O fim das restrições à livre circulação de produtos a nível mundial foi também um dos aspetos que tem vindo a desenvolver a Globalização. Este fenómeno tem-se acelerado nos últimos e a ele juntaram-se alguns aspetos que secundários ajudam certamente a compreender melhor o fenómeno. Com efeito, o fim da Guerra-Fria trouxe também o fim de muitos conflitos regionais alimentados outrora por EUA e URSS.



Mapa nº 3- Países com economias emergentes

Fonte: <http://linealcero.blogspot.pt/2013/04/wal-mart-affaire-el-khanda-y-la-flor-de.html>

Assim, em algumas áreas do globo, principalmente na China, na Índia, no Brasil e também em alguns países de África, estes saídos da Descolonização e das guerras fratricidas de que foram vítimas depois, têm emergido do ponto de vista económico na última década.

Ainda a este respeito, refira-se também a importância que teve o fim do domínio comunista no leste da Europa, cujos países transitaram

para a órbita ou esfera de influência da União Europeia. Com efeito, o alargamento da União Europeia para leste teve o condão de fornecer à Europa uma mão-de-obra mais barata e simultaneamente mais instruída também. Fruto desta nova realidade geopolítica muitas empresas europeias e americanas deslocalizaram-se para o leste da Europa com o intuito não só de levar o capitalismo a esses países como também com a ideia de embaratecer os custos de produção¹⁸⁰.

Muitos autores veem em todo este processo o fim da geografia tal qual se conhece.¹⁸¹

Há processos de localização, isto é de concentração geográfica de atividades económicas com distintos graus, processos de internacionalização que implicam o extravasar das atividades económicas para lá das suas fronteiras geográficas naturais. Em suma, a globalização é um processo supranacional, que implica a dispersão das atividades económicas e não só por todo o mundo.¹⁸²

Assim, os parques industriais, os equipamentos, as fábricas por assim dizer que se localizavam em muitos países da Europa Ocidental transitaram de região, para fora, ou seja para zonas periféricas, para regiões outrora dominadas pelo bloco socialista. Assim, pode-se facilmente ver e constar que as transformações do mundo contemporâneo, isto é, do mundo atual trouxeram consigo no mundo Industrializado, ou seja Europa Ocidental, EUA e Japão, a o aparecimento de vazios urbanos do tipo industrial. Este fenómeno nos últimos anos, sobretudo na última década tem-se agravado no Ocidente em favor das designadas economias emergentes, cuja mão-de-obra é excessivamente mais barata do que aquela que existe no mundo Ocidental. Exemplos disso são a China, a Índia, o Vietname, etc., que em

¹⁸⁰ RÉMOND, René – *op., cit.*, 2011, pág.443-446.

¹⁸¹ ALONSO SÓLIS, Juan Felipe de Jesús – *op., cit.*, 2015, pág. 70.

¹⁸² ALONSO SÓLIS, Juan Felipe de Jesús – *op., cit.*, 2015, págs. 70-71.

geral, com a convivência dos grandes grupos económicos mundiais, praticam uma espécie de dumping social.

Uma outra questão ainda não abordada mas que já enumeramos atrás tem a ver com o conhecimento e o saber das populações, não só nos países desenvolvidos, como também nos países pobres, muitos deles com economias emergentes. Assim, a partir sobretudo dos anos 80 com o aparecimento da Microsoft, onde a máquina de escrever foi substituída pelo computador e pela impressora, as relações de escritório e organizacionais das empresas e dos Estados conheceu uma autêntica revolução.

Esta revolução, inicialmente baseada apenas no avanço tecnológico, pois no concreto passou apenas da máquina de escrever para o computador, conheceu uma autêntica alteração de paradigma na década de 1990 com o aparecimento da Internet e de novas formas de comunicação.

Falamos em concreto de uma Revolução Digital ou se se quiser de uma Revolução Tecnológica que revolucionou todas as formas de comunicação até então conhecidas. A máquina de escrever dá lugar ao computador, e hoje até ao Tablet, o telefone e o telégrafo de outros tempos cederam lugar ao telemóvel e os serviços de correio na generalidade dos casos viu-se ultrapassado pelos emails.

Esta Revolução Tecnológica, que ainda hoje se encontra em curso e longe de terminar, revolucionou as relações económicas, políticas, sociais e culturais entre povos e entre diferentes nações. Assim, estamos hoje a assistir uma autêntica mutação das mentalidades, onde as gerações não se entendem. Noutros tempos havia como sabemos uma ligação natural entre gerações o que hoje não acontece, sucedendo que as gerações mais velhas, mesmo as cultas, se sentem deslocadas e info-excluídas.

Em suma, é a luz deste processo também que se pode entender a Globalização pois em certa medida é ele quem funciona como o grande potenciador da mesma. Com isto queremos igualmente dizer que a Revolução Tecnológica, assente em novos paradigmas de comunicação e relação entre povos tem grosso modo contribuído também para os desequilíbrios económicos que hoje se verificam no mundo. Assim, pode-se dizer que os vazios urbanos do tipo industrial hoje existentes são precisamente aqueles que se relacionam com antigas indústrias que não evoluíram nem perceberam o alcance da Revolução Informática em curso¹⁸³. Nesse sentido, partilhamos da opinião de Juan Felipe de Jesus Alonso Sólis que sobre o assunto nos diz *“La globalización económica ha hecho resurgir de nuevo el interés sobre el estudio de los factores que explican la industrialización de un territorio”*.¹⁸⁴

À luz dos contextos que temos vindo a descrever pode dizer-se que os vazios urbanos têm sido frequentes nos últimos dois séculos. Em geral, a vitalidade e o dinamismo evidenciado num determinado período é por norma afetado e posto em causa por crises económicas, transformações e mutações da mais variada índole, e por cataclismos políticos e militares. Em virtude dessas crises, transformações, mutações e cataclismas, os centros políticos, económicos, industriais e sociais, marcadamente visíveis no interior das cidades, é afetado. No essencial, as crises económicas e financeiras, como por exemplo a de 1929, trouxe a falência económica e a desagregação dos parques industriais vigentes e ao qual se aliou o desemprego e a miséria. A recuperação económica e social destes espaços nunca é fácil como se sabe. Em geral, a um período de crise sucede-lhe um outro de prosperidade, porém o novo período, a nova fase de prosperidade, que acarreta consigo a implantação de novas gentes e de novas atividades económicas no terreno, raramente se faz no mesmo sítio.

¹⁸³ DREYFUS, F. G.; MARX, Roland; POIDEVIN, Raymond – *op., cit.*, 2002, pág.562-574.

¹⁸⁴ ALONSO SÓLIS, Juan Felipe de Jesús – *op., cit.*, 2015, pág. 72.

Em geral, a recuperação económica faz-se à custa da abertura de novas acessibilidades e depois de estas estarem minimamente criadas, através da criação de novos parques industriais. Assim, as antigas zonas industriais, os antigos parques económicos, outrora dinâmicos tornam-se espaços esquecidos, obsoletos, inúteis e vazios de qualquer propósito válido. Assim, o único destino que estes antigos espaços e equipamentos económicos conhecem acaba por ser a ruína, ao passo que os bairros residenciais que os circundam, preenchidos por um extenso grupo de habitantes no desemprego evoluem para áreas profícuas em desagregação e geradoras de graves conflitos sociais.

3.2 Expansão Urbana

Antes de entrarmos propriamente na questão dos vazios urbanos em Portugal, importa ver primeiro algumas primícias introdutórias, como é o caso da expansão urbana enquanto conceito e a sua estreita relação com periferias e subúrbios. O grande desenvolvimento das cidades e das formas de vida urbana é, sem de dúvida, um dos fenómenos que melhor caracteriza a civilização contemporânea. Porém, a cidade não é um facto novo. O seu aparecimento deu-se há cerca de 5 mil anos atrás e desde então, ao longo de vários séculos, ela tem conhecido transformações várias. De entre essas transformações, por serem as que mais próximo de nós se encontram, estão as verificadas no século XIX e XX, estas fruto da industrialização e dos conflitos mundiais, os quais deram origem à cidade tal qual a conhecemos hoje.

Quando se fala em rápida expansão urbana o nosso pensamento, pelo que apreendemos ao longo do nosso percurso académico, remete-nos desde logo para uma época que sucede à revolução industrial e na qual se geraram os processos de suburbanização que hoje conhecemos. Pese embora este facto ser verídico, a verdade é que, como vimos, o processo de suburbanização é mais antigo do que isso e remonta, à

própria Antiguidade. Segundo L. Mumford “... o subúrbio torna-se visível quase tão cedo como a própria cidade, e talvez explique a capacidade de sobrevivência da cidade antiga, frente às condições insalubres que predominavam dentro dos seus muros... Se temos dúvidas quanto ao traçado e ao núcleo central da cidade egípcia, ha tanto pinturas como modelos funerários que nos mostram a vila suburbana, com os seus espaços jardins”.¹⁸⁵

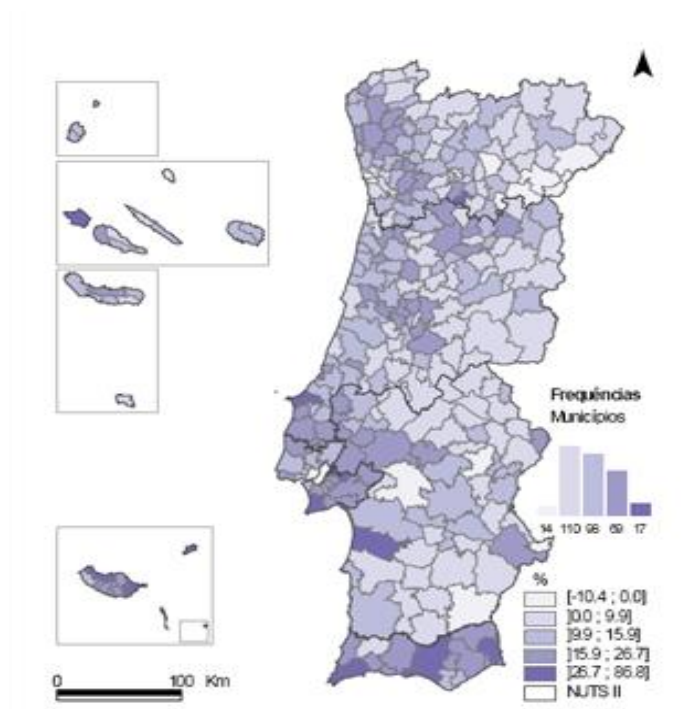
De resto o mesmo autor encontra para épocas posteriores, por exemplo para a Idade Média, marcas indeléveis do mesmo processo em documentos e iluminuras as quais mostram de forma clara e precisa edificações, como tendas e cabanas que cresciam fora das muralhas da cidade.¹⁸⁶ Em igual sintonia, referindo-se também à cidade medieval, encontra-se Leonardo Benévolo que a caracteriza como “... um corpo político privilegiado, e a burguesia da cidade é uma minoria da população total, que cresce rápida e continuamente desde o início do século XIV. Portanto, a concentração é a sua lei fundamental; o centro da cidade é o local mais procurado; as classes abastadas moram no centro, as mais pobres na periferia”.¹⁸⁷ Em suma, foi sem dúvida na Idade Média, de acordo Leonardo Benévolo, que a concentração urbana ganhou mais dinamismo, exatamente porque as cidades medievais estavam confinadas às muralhas que as fortificavam, e por esse motivo, à medida que a população crescia em número, as construções aumentavam na sua altura, as ruas retraíam-se e os vazios urbanos desapareciam. Além destes dois momentos que descrevemos, muitos outros certamente poderão ser encontrados nos anais da história. Sem pretendermos respigar todos eles, na medida em que o que nos interessa é a expansão urbana do último século, fiquemo-nos pelo que se passou no século XIX. De acordo com o Leonardo

¹⁸⁵ MUMFORD, L. – *A cidade na História*, Martins Fontes, São Paulo, Brasil, 1998, pág. 523.

¹⁸⁶ MUMFORD, L. – *op., cit.*, 1998, pág. 522.

¹⁸⁷ BENÉVOLO, Leonardo – *A História da Cidade*, Perspectiva, Lisboa, 1983, pág.269.

Benévolo a “*época das grandes esperanças*”, em Inglaterra, foi o período compreendido entre 1815 e 1848. Segundo ele, no início da primeira metade do século XIX assistiu-se a um processo de ampliação dos tecidos urbanos, partindo de uma dinâmica de periferia das cidades em que *erigidas na periferia, que depressa se multiplicaram formando bairros novos e extensíssimos em redor dos núcleos primitivos*”.¹⁸⁸



Mapa nº 4- Taxa de variação dos edifícios por município (2001-2011).
 Fonte: LOURIDO, Francisco Barrocas – Da actualidade e validade do conceito subúrbio, in Estudo Prévio, Revista do Centro de Estudos de Arquitetura, Cidade e Território, Universidade Autónoma de Lisboa, 2013.

“... as famílias que abandonavam o campo e afluíam aos *aglomerados industriais ficavam alojados em espaços vazios disponíveis dentro dos bairros antigos ou nas novas construções*

¹⁸⁸ BENÉVOLO, Leonardo – *As origens da urbanística moderna*, Editorial Presença, Lisboa, 1983, pág. 35.

Assim se deu portanto a expansão urbana no século XIX e a mesma teve como principal agente impulsionador a revolução industrial.

Em Portugal a expansão urbana é como todos sabemos mais recente que o fenómeno inglês. O crescimento urbano das nossas cidades deu-se fundamentalmente ao longo das últimas décadas, sobretudo a partir dos anos 50 do século passado, tendo-se intensificado nos anos 80.

Naturalmente, todo este crescimento foi consequência do aumento das populações, e com elas cresceram também os concelhos limítrofes. Diz a história que as grandes cidades se desenvolveram de “fora para dentro”, ou seja, homens e mulheres que vindos de diferentes partes do país se estabeleceram em determinada cidade para aí trabalharem e habitarem. Segundo Teresa Salgueiro *“O processo de suburbanização é fruto do crescimento demográfico, que por sua vez determinado, em larga medida, pela migração de gente vinda de outras regiões e pela redistribuição das atividades do território, sendo principalmente importante aquela que envolve os lugares de habitação e trabalho”*.¹⁸⁹ Nas últimas décadas verifica-se precisamente o contrário.

Aquilo a que assistimos hoje, desde sobretudo a última década, é ao crescimento e afirmação de certas cidades de dentro para fora no panorama nacional. Posto isto, vejamos de um modo geral o nosso fenómeno de expansão urbana.

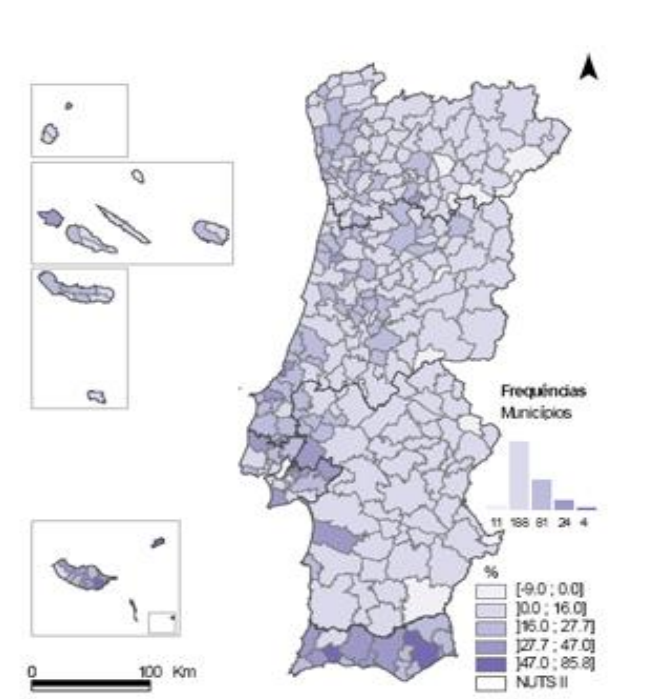
De entre todas as mutações que a cidade sofreu desde o seu início até à atualidade uma característica permanece mais ou menos inalterável. Uma parte muito significativa da população residente não é natural do espaço que ocupa e tem-se fixado preferencialmente nas grandes cidades e nas zonas litorais do país.

Esta situação tem como corolário a desertificação progressiva e crescente de muitas cidades, vilas e povoações, sobretudo no interior do

¹⁸⁹ SALGUEIRO, Teresa – *A cidade em Portugal, Uma Geografia Urbana*, Edições Afrontamento, Lisboa, 1992, pág. 81.

país. Este crescimento desmesurado e frenético das cidades e das suas áreas suburbanas deve-se a vários fatores que, conjugados, têm, como resultante essa expansão.

Um desses fatores é o progresso dos meios de transporte pessoais e coletivos, bem como o desenvolvimento das suas vias de comunicação, as quais grosso modo permitem a utilização habitual e crescente dos mesmos na ligação entre a cidade e os subúrbios.



Mapa n°5-Taxa de variação de alojamentos por município (2001-2011).
 Fonte: LOURIDO, Francisco Barrocas – Da atualidade e validade do conceito subúrbio, in Estudo Prévio, Revista do Centro de Estudos de Arquitetura, Cidade e Território, Universidade Autónoma de Lisboa, 2013.

Paralelamente, a procura de espaço levou igualmente empresas de diferentes atividades económicas até, tais como indústrias, armazéns e grandes superfícies comerciais, a preferirem também áreas fora dos centros urbanos, sobretudo junto dos principais eixos de comunicação. Dentro desta nossa linha de pensamento está também Teresa Salgueiro que afirma “... não obstante o incremento verificado na altura dos

*edifícios do nosso tempo não é possível afirmar que o habitat urbano tenda a ser necessariamente na vertical, pelo menos para a maioria dos habitantes, pois, em diversas cidades, tem sido registada a preferência pelo alojamento individual ou em baixa altura. Estas e outras razões convergem no sentido do aumento da superfície ocupada e organismos urbanos e as cidades são cada vez mais consumidoras de espaço”.*¹⁹⁰

A contínua degradação ambiental e paisagística levou muitos dos habitantes a procurarem lugares mais calmos e limpos para aí se fixarem. Nos centros urbanos a escassez de habitação e o seu elevado custo levaram as populações a fixarem-se na periferia, onde existe maior oferta, terreno livre, preços mais acessíveis e rendas mais baratas.

No processo que temos vindo a descrever há contudo que referir certos erros cometidos, os quais grosso modo condicionaram a cidade portuguesa ou pelo menos algumas delas. Desses erros cometidos podemos desde logo destacar os que condicionaram o urbanismo dos anos 30 do século passado. Nessa altura, o urbanismo português conheceu dificuldades várias fruto sobretudo da profunda desarticulação existente entre o poder central e o poder local. A consequência dessa desarticulação foi uma política completamente desadequada e desajustada à realidade o que do ponto de vista material resultou segundo Babo num conjunto de opções erradas que “*criaram um sistema urbano menos competitivo do que o desejável e necessário*”.¹⁹¹

De um modo em geral, segundo António Babo, a expansão urbana no nosso país resume-se particularmente a uma contrariedade: “... *o da disponibilidade de solos a preços acessíveis no local mais conveniente...*”.¹⁹² Significa isto que ao longo do processo da expansão urbana portuguesa do último século existiu sempre uma grande

¹⁹⁰ SALGUEIRO, Teresa – *op., cit.*, pág. 81.

¹⁹¹ BABO, António Pérez – O papel das infraestruturas viárias na evolução das formas urbanas, in *Cidade e Democracia*, Argumentum, 2006, pág. 379.

¹⁹² BABO, António Pérez – *op., cit.*, pág. 379.

dificuldade de conseguir colocar equipamentos estruturantes onde a sua função urbana pudesse ser cumprida na plenitude.

Assim, seguindo de perto o pensamento de Babo, a degradação dos centros urbanos são hoje marcas profundas dessa contrariedade. Mais ainda, são igualmente o fruto de um conjunto de políticas urbanísticas erradas e da tremenda desarticulação que quase sempre existiu entre o poder central e o local. Por isso, nos dias de hoje, o que se verifica, olhando até para trás, são centros urbanos degradados e crescimento de periferias demasiado viradas para dentro, isto é, para si próprias, sem terem em linha de conta o que se passa ao seu redor, nas áreas vizinhas. Tal resulta fundamentalmente, além do que se disse, da escassez de iniciativas públicas de promoção de solo infra-estruturado num âmbito supramunicipal que visasse a garantia de habitação para a classe média e próximo dos centros urbanos.

Por seu lado, o poder central também não se encontra livre de culpas. No essencial, na promoção e concretização das suas políticas urbanísticas, acabou por dar maior atenção à habitação social. Tal não se revelou errado, pelo contrário, uma vez que era necessário tirar muitas famílias dos antigos bairros de lata. Contudo, pese embora este ponto positivo, esqueceu-se, ou não quis, levar a cabo políticas mais profícuas de planeamento e urbanismo que pudessem congregar várias orientações estratégicas. Assim, fruto de inúmeros erros e visões políticas erróneas e desajustadas, a estrutura urbana das cidades ficou seriamente comprometida.

No essencial, depois dos erros cometidos ao longo de várias décadas, o que hoje se tem procurado fazer em termos políticos, seja a nível local ou nacional, é emendar, corrigir e, quanto muito dirimir. Daí a elaboração de planos, sobretudo os Planos Diretores Municipais, assim como de cartas de utilização do solo, entre outras. Pese embora este facto, em geral, o que se tem visto é a infraestruturação pública andar

quase sempre a reboque da urbanização privada em vez de ser o contrário.

A prévia programação do uso do solo e os Planos Diretores Municipais deveriam ser capazes de oferecer alternativas de uso à iniciativa privada, contudo verifica-se o contrário. Assim, se este processo tivesse sido realizado de forma inversa a “formação dos sistemas urbanos” teria também sido ela diferente e com largos benefícios para a composição do sistema de transportes públicos.

Dentro do se tem explanado, pode dizer-se que na expansão urbana portuguesa sacrificam-se por norma áreas periféricas de carácter rural em prol do crescimento urbanístico. Em muitos destes casos a capacidade de fertilidade destes terrenos agrícolas é bastante grande. A alteração do uso é fundamental neste processo, o que faz com que a área urbana transborde os seus limites anteriores, como se de uma “mancha de óleo” se tratasse, invadindo áreas rurais envolventes com o avanço das construções urbanas em todas as direcções, ou em certa medida aproveitando acessos viários principais de entrada na cidade.

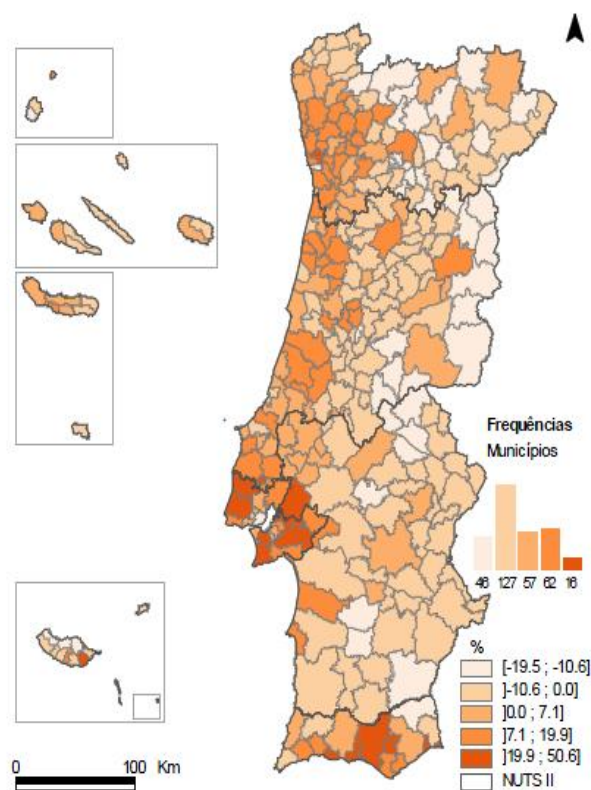
Em suma, rematando o que temos vindo a dizer em relação à expansão urbana. É necessário corrigir os erros e deficiências cometidos ao longo de várias décadas e para o fazer é necessário distinguir os diferentes aspetos da expansão urbana portuguesa. Em parte tal já se encontra feito.

Um dos especialistas que mais contribui para isso foi Teresa Salgueiro. Segundo esta especialista a expansão urbana pode ser consumada de modo mais “concentrado” quando se assiste “...à expansão com base em núcleos, novos ou pré-existentes, exteriores à cidade, cujos habitantes estabelecem com ela ligações muito frequentes, os chamados subúrbios...”. É pois para aqui que o poder político central e local deve dirigir parte da sua atenção.

3.3 O Êxodo Rural e Expansão Urbana

O fenómeno do êxodo rural sempre existiu no pensamento das pessoas, livres ou não. Já no tempo da escravatura e miragem de novos horizontes eram constantes.

Relembra-se que na Roma antiga, no Império Romano, a mão de obra escrava, foi sendo substituída por trabalhadores livres , pela eliminação da referida escravatura .



Mapa nº6-Taxa de variação da população por município (1991-2001).

Fonte: <http://acrescimoapif.blogspot.pt/2012/08/porque-ardem-as-florestas-em-portugal.html>

Aproveitando começam a usufruir dessa qualidade e então como camponeses começam a migrar para as cidades. Esta legião de desocupados, passa a preocupar os Imperadores, receando revoltas. Para tentarem remediar o problema social, criaram nas cidades a política denominada depão-e-circo, que não era mais do que distribuir pão alimentar os desempregados, e diversão para acalmar e distrair os desempregados .

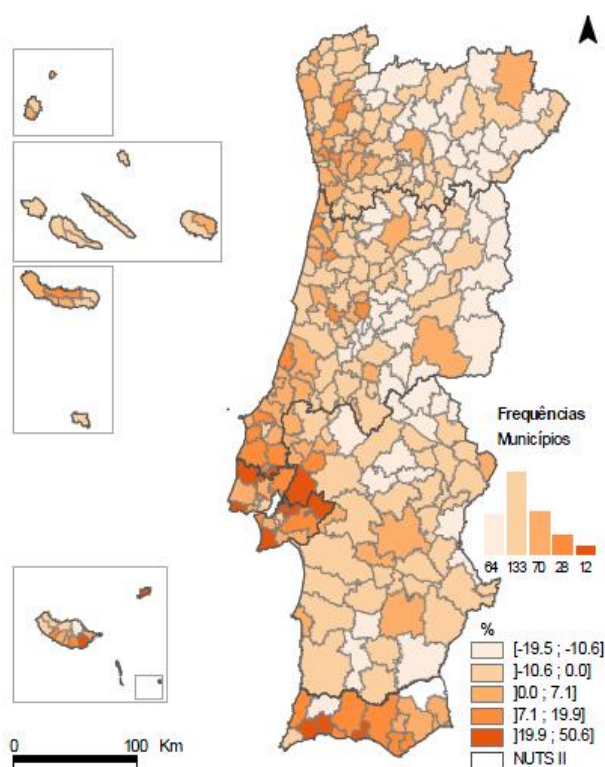
Ao nos debruçarmos sobre a expansão urbana torna-se necessário tecer algumas considerações sobre o êxodo rural pois este está diretamente relacionado com ela, como de resto se demonstrou anteriormente. Assim, é necessário, antes de mais, fazer a destrição, até para não se confundir com movimentos turísticos, que migrante é todo aquele usa mudanças definitivas entre unidades espaciais pré-definidas, onde estas mudanças são motivadas por fatores políticos e económicos. Assim, excluem-se dos movimentos migratórios e por conseguinte do êxodo rural todos aqueles que não se fixam no lugar de destino.

O êxodo rural não regularizado, provoca sempre problemas sociais. As cidades recebem grande quantidade de migrantes sem por vezes estarem preparadas para tal

Regra geral, o êxodo rural é o fenómeno que designa a migração de habitantes desde as zonas rurais para a cidade, numa busca de melhores condições de vida. Existem fatores repulsivos das zonas rurais e fatores atrativos das cidades que determinam estas migrações. Os primeiros são a falta de terras próprias, o desequilíbrio entre a população e os recursos existentes nas áreas agrícolas, os salários agrícolas baixos e as crises agrícolas relacionadas com desastres naturais e maus anos agrícolas. Em contraponto a isto, os fatores de atração pela cidade são aliciantes sob o ponto de vista remuneratório, existindo a possibilidade

de emprego menos pesado, onde os salários são melhores, assim como oportunidades de ascensão social.

Além destes fatores de atratividade outros há que merecem ser também aqui referidos. Entre eles e sem prejuízo de outros, um mais facilitado acesso aos cuidados de saúde, melhores condições de alojamento, acesso à cultura e à educação. E, por fim, maior variedade de produtos para consumo, estes fundamentalmente concentrados nas grandes superfícies comerciais.



Mapa nº 7-Taxa de variação da população por município (2001-2011).

Fonte: <http://acrescimoapif.blogspot.pt/2012/08/porque-ardem-as-florestas-em-portugal.html>

Em geral, na expansão urbana da cidade portuguesa as migrações não resultaram somente do êxodo rural. No essencial existiram quatro tipos de migrações humanas, a saber: as migrações rurais-urbanas, as migrações rural-rural, as migrações urbana-urbana, e, finalmente as migrações urbano-rural.

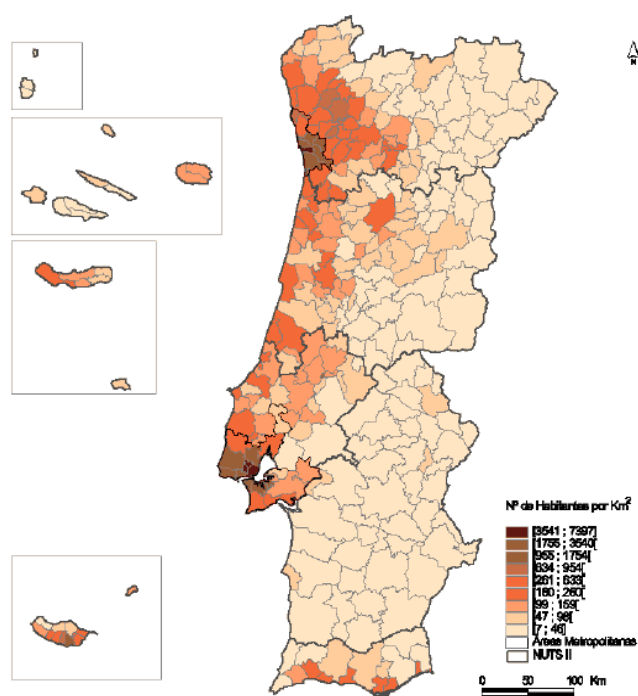
As migrações rurais-urbana são os movimentos de pessoas que saem do campo e se instalam definitivamente na cidade. A rural-rural designa as movimentações de pessoas de um ambiente rural para outro idêntico. As migrações urbana-urbana são os movimentos que se processam entre cidades, ou seja, a deslocação de indivíduos de uma cidade para outra. Por fim, as migrações urbano-rural.

Estas são aquelas que contrariam os princípios da expansão urbana, isto é, são movimentos de pessoas que deixam a cidade para se fixarem no campo, no meio rural. Este tipo de migração tem estado muito em voga nos últimos tempos. Os que a fazem fazem-no por lá existir um melhor ambiente ecológico, um nível de vida mais calmo e uma alimentação mais saudável, esta feita à custa de produtos da terra e que por norma são biológicos.

De todas as migrações supracitadas é o êxodo rural a mais frequente e aquela que teve mais impacto em Portugal, sobretudo no crescimento das principais cidades portuguesas. Tal fenómeno contribuiu para o aumento abrupto das populações urbanas, e, em consequência lógica disso, a diminuição brusca dos habitantes nos centros rurais. Este facto é intitulado de desertificação humana no mundo rural.

Em geral, o êxodo rural teve em Portugal três grandes consequências. Aumento das principais cidades portuguesas, aparecimento e crescimento de cidades vizinhas das grandes, as quais se tornaram em autênticos dormitórios, e a desertificação do interior. Esta região, o interior do país, tem sido assolada por isso mesmo por uma crise demográfica sem precedentes, sobretudo desde os anos 60 do século passado até aos dias de hoje.

Uma das maiores especialistas sobre o êxodo rural e a desertificação do mundo rural e do interior do país é Carminda Cavaco que tem dedicado boa parte do seu tempo a estudar esta problemática estrutural para o país. Esta especialista considera que se verificou a partir dos anos 60 do século passado “o acentuar das assimetrias quanto aos pesos demográficos das diferentes regiões: concentração crescente das populações nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto e por quase toda a fachada litoral”.¹⁹³ A partir desta década o país assistia impávido e sereno a uma desertificação populacional onde parecia existir, por parte das autoridades competentes, um sentimento de impotência e concomitantemente uma atitude passiva perante tal acontecimento.



Mapa nº8-Densidade populacional em Portugal – Litoral vs Interior.

Fonte: <http://regioes.blogspot.pt/2012/04/havera-solucoes-para-o-despovoamento-no.html>

¹⁹³ CAVACO, Carminda – *Do despovoamento rural ao desenvolvimento local*, PAOT, Direção Geral do Desenvolvimento Regional, Lisboa, 1994, pág. 24.

Em concordância com esta tese está também Soeiro de Brito que nos diz que ao atingir os anos 60 se assistiu a

“... uma espécie de sucção da população para determinados pólos litorais, em detrimento das regiões anteriores, que se vão esvaziando”.

O êxodo rural e a desertificação humana do mundo rural e de boa parte do interior do país levou igualmente à desertificação do espaço físico rural por excelência.

Assim, entre outros, os problemas que se colocam hoje em dia ao interior do país e ao mundo rural em geral são desde logo a degradação dos edifícios rurais e sua ruína, o avançar das manchas florestais sobre as aldeias, o empobrecimento dos solos por não serem trabalhados e regados, e os incêndios.

Para além destes, para os que lá moram ainda, são também problemas prementes a falta de serviços públicos, os quais têm sido encerrados nos últimos anos. Entre eles, a escola primária, porque já poucas são as crianças.

Depois o encerramento do centro de saúde. O fecho da estação dos correios e, mais recentemente, a extinção/ união de freguesias. Com isto, as populações do interior encontram-se hoje abandonadas e desprotegidas.

Sem políticas ativas de proximidade e acesso a serviços, sobretudo aos cuidados médicos, ocorre que nos dias hoje muitos são os que abandonam o meio rural para procurar no conforto do lar dos filhos que se encontram na cidade os serviços que lhes foram retirados.

3.4 Periferia e Subúrbio

No seguimento do trabalho que elaboramos e dentro do que temos vindo a dizer, interessa neste ponto fazer desde já a separação conceptual entre subúrbio e periferia urbana pois estes dois conceitos são, não raras vezes, confundidos.

Em geral, estes conceitos vulgarizaram-se ao longo das últimas décadas de uma forma tal que, nos dias de hoje, é de difícil consenso definir e distinguir claramente estas duas noções e realidades, pois elas são fruto do mesmo fenómeno, isto é, da Expansão Urbana de que nos temos vindo a ocupar. Esta situação deve-se ao facto de ambas serem frequentemente utilizadas com conotações negativas e em contraponto a um centro.

Álvaro Domingues, reputado investigador, foi quem mais se preocupou com a problemática em torno destes dois conceitos, e por isso mesmo foi quem mais contribuiu para a sua diferenciação¹⁹⁴. De acordo com este especialista o primeiro – o subúrbio – “... é o grau de afastamento a um centro que clarifica a posição periférica (física, social, morfológica, etc) e este é-o tanto mais quanto maior é a visibilidade, o posicionamento, o poder e a clareza dos atributos da condição central”¹⁹⁵. Dito de outro modo, é portanto a distância física a um centro urbano que define uma posição periférica. Mas esta zona será tão mais periférica quanto maior for a diferença, em termos de poder e visibilidade, entre essa periferia e o centro urbano que mais próximo lhe está. Quanto ao segundo conceito, de acordo com Álvaro Domingues “... é uma das variantes da condição periférica, normalmente contextualizada num padrão de urbanização que atingiu uma escala

¹⁹⁴ DOMINGUES, Álvaro – (Sub)úrbios e (sub)urbanos – O mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos?, in *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*, I Série, Vol. X/ XI, Porto, 1994/5, págs. 5-18.

¹⁹⁵ DOMINGUES, Álvaro – op., cit., 1994/5, págs.5.

dimensional alargada”¹⁹⁶. Assim, tendo por base as considerações deste autor pode dizer-se que o que distingue estes dois conceitos é o grau de construção que cada zona atinge. Em suma, subúrbio será portanto, impossível de acontecer em cidades de dimensão reduzida, visto que o grau de urbanização é também esse muito reduzido, estando por isso intrinsecamente ligados às grandes cidades.

De resto é ao encontro desta mesma ideia que vai Álvaro Domingues, sobretudo quando explica que “O conceito é, por isso, estranho à cidade de escala reduzida, sendo ao contrário, conotado com formações urbanas complexas e territorialmente centrífugas. A metrópole, a megalópole, a metrópolis”.¹⁹⁷

A periferia, dentro do que vimos, é pois um ato espontâneo dos seus habitantes num processo isolado e muitas vezes sem planeamento traçado, onde o que impera são as decisões fortuitas e os investimentos privados e de escalas muito distintas. As consequências de todos estes atos são pois periferias com graves debilidades em todos ou quase todos os sentidos. É visível pois uma anarquia total e quase absurda no que à construção diz respeito. Já o subúrbio é na sua essência um lugar residencial. Pese embora este facto, ele está conotado negativamente como sendo algo onde a marginalidade social e a precariedade é o que predomina. Por isso, é, não raras vezes, tido um espaço desqualificado, sobretudo nas periferias metropolitanas industrializadas. Assim sendo, como nos diz Álvaro Domingues, “... o subúrbio é o lugar das exclusões, da marginalidade e da segregação sociais, da anomia da ausência de uma noção de pertença a um lugar, do défice de cidadania... ”.¹⁹⁸

Pese embora este facto, a verdade é que também existe um outro tipo de subúrbios onde a marginalidade e a precariedade sociais não

¹⁹⁶ DOMINGUES, Álvaro – op., cit., 1994/5, págs. págs.5-6.

¹⁹⁷ *Idem*, págs.5-6.

¹⁹⁸ *Ibi idem*, pág.6.

abundam. A este respeito referimo-nos muito claramente aquele tipo de subúrbio onde residem uma classe alta, onde os problemas atrás referidos não se verificam. Aqui, tudo parece perfeito e a realidade verificada neles parece ser pois também ela diferente. Apesar disso tanto num como noutro podem também encontrar-se semelhanças, senão vejamos. Em ambos os casos, em ambos os subúrbios, são visíveis deficientes densidades e intensidades ao nível do inter-relacionamento interno, isto é, a nível local. Igualmente importante é também o nível da dependência e subalternização destes dois tipos de subúrbios face às áreas centrais e aos locais de destino dos habitantes pendulares.

Na origem das periferias e subúrbios estão como todos sabemos as transformações ocorridas após a II Guerra Mundial, as quais resultaram nas últimas décadas no alargamento do comércio à escala global e, conseqüentemente, no advento de um fenómeno novo e que genericamente se designa por Globalização.

A partir desta data, final da II Guerra, a cidade transformou-se numa ferramenta de consecução e difusão de lucro de um macro-poder instituído. Para além disso, a cidade sofreu também serias mutações de carácter político. No essencial, a principal teve haver sobretudo com a organização e hierarquização da própria cidade e da sua rede urbana, da qual de resto viriam a sair as Áreas Metropolitanas. Dito por outras palavras, estas mutações ocorridas na cidade foram responsáveis pelo destrinçar de vários tipos. Desde logo as cidades satélite, as cidades dormitório e as cidades globais, as quais Bárbara Freitag designou como cidades de metrópoles.¹⁹⁹ Na nossa opinião a primeira significa que se trata de uma cidade com características de parca dinâmica económica mas de elevado crescimento demográfico onde as pessoas residem à noite, mas durante o dia estão fora, no seu local de trabalho, sendo elas na sua grande maioria famílias de baixa renda, onde a elevada mobilidade pendular é um elemento que caracteriza a população deste

¹⁹⁹ FREITAG, Bárbara – *Cidade dos Homens*, Tempo Brasileiro, 2002.

tipo de cidade precária e com conotação negativa, tal como de resto afirma o reputado especialista em história do urbanismo Fernando Goitia e que sobre o assunto remata do seguinte modo: “... o aparecimento das zonas residenciais ou cidades-dormitório, começando pelos slums e bairros de chabolas, trouxe, como dissemos, as primeiras confusões no planeamento, as quais deram lugar à transformação incongruente”²⁰⁰.

Dentro do que se tem abordado, importa ainda salientar que nos últimos anos surgiu um neologismo, a urbanidade, que designou o encontro do mundo rural com o urbano no que à cultura e até aos valores diz respeito.

Dito de outro modo, como bem refere Teresa Salgueiro²⁰¹ “... a urbanização começa mais claramente a não estar apenas confinada aos perímetros urbanos e invade outras áreas. Se os emigrantes são o veículo privilegiado de urbanização, a proliferação de residências secundárias contribuiu também fortemente para a difusão dos padrões citadinos no «arrière-pays» ou para aquilo que chamam de *rurbanização*”. Este conceito surge pois, fundamentalmente, devido à dificuldade existente muitas vezes em clarificar pelos métodos existentes, populações rurais com hábitos quotidianos urbanos. Também, quando as pessoas vieram do campo para a cidade e uma vez nela estabelecidas, com o passar do tempo, com a correria da cidade, quando herdaram as casas de onde partiram, procuram reconstruí-las, recuperá-las, e lá, com os filhos, querem ter a sua casa de campo. Habitação essa que mais é não que uma segunda moradia, onde mitigam saudades do tempo de infância e dos seus avós.

²⁰⁰ GOITIA, Fernando Chueca – *Breve história do Urbanismo*, Coleção Dimensões, Editorial Presença, Lisboa, 1989.

GOITIA, Fernando Chueca – *op., cit.*, 1989, pág. 174.

²⁰¹ SALGUEIRO, Teresa – *A cidade em Portugal, uma geografia urbana*, Edições Afrontamento, 1992, pág. 200.

3.5 Conceitos de Vazio Urbano

Vazios Urbanos poderão ser definidos por espaços não construídos, caracterizados como não construídos ou como remanescentes urbanos ou áreas ociosas. Estes “Espaços Vazios” existem devido à ausência de ocupação funcional, de interesses sociais, transformação de uso urbano ou deterioração de um espaço ora funcional. Estes poderiam ser um complemento de um “Espaço Cheio” numa opção equilibrada destas duas condições, criando-se assim o desenho do local com possibilidades efémeras e situações temporárias.



Figura nº 24- Desemprego criado pela grave crise económica financeira dos anos 30.

Fonte:

http://www.miniweb.com.br/historia/artigos/i_contemporanea/decada_20/fila.jpg

Ao longo da dissertação da nossa Thesis temos dado particular ênfase ao processo histórico que originou o aparecimento, crescimento, desenvolvimento não só das cidades como da indústria a expansão. Como se viu, dentro desse ênfase, assumiu particular importância o

processo de industrialização iniciado na Inglaterra e depois adotado em vários outros países europeus, incluindo Portugal, ainda que aqui a industrialização, com se teve a oportunidade de ver, tenha sido mais lenta e marcada por vicissitudes adversas. Em seguida, dentro da mesma perspectiva, apontou-se igualmente alguns casos e causas da desertificação de espaços urbanos. Entre elas estão os acontecimentos políticos dos últimos cinquenta anos, a globalização e a revolução tecnológica a que se tem assistido nos últimos tempos. Enfim, é nestas duas fases, as quais se situam no século XIX e XX, que se encontram as raízes da expansão urbana industrial e o seu declínio nos velhos moldes, pelo que é aqui também que se situa a origem de muitos vazios urbanos.

É, dentro do que temos dito, nos espaços interiores da expansão urbana do século XIX e do século XX que se encontram hoje os principais vazios urbanos, muitos dos quais inclusive com origem industrial. Descrevemos até aqui o processo da sua formação enquanto espaços industriais e urbanos, assim como algumas das causas do seu declínio, pelo que importa agora perceber-los enquanto vazios. Quando surgiram? Por que motivo surgiram? O que são? São estas as questões que iremos tentar perceber e expor aqui de forma tanto quanto possível clara e precisa. Relativamente às duas primeiras questões, pode dizer-se que as mesmas já foram respondidas em pontos anteriores, sobretudo na primeira parte da nossa dissertação, quando dedicamos algumas considerações às transformações dos últimos quarenta, cinquenta anos. Por essa altura teve-se oportunidade de seriar o problema da desertificação e dos vazios urbanos de acordo com três épocas, enfim três fases, as quais são para nós distintas. A primeira relativamente ao que se passou antes da Segunda Guerra Mundial e que grosso modo se relaciona com a Grande Depressão dos anos 30 e da qual resultaram inúmeras falências e vazios urbanos. A segunda fase, situamo-la no pós-guerra, altura em que fruto da destruição maciça de cidades, portos e indústrias se multiplicaram os vazios urbanos. Veja-se a este

respeito o que aconteceu em muitas cidades italianas afetadas pela guerra.

Depois da guerra, muitas delas tiveram a sua expansão orientada para a periferia, criando com isso novos bairros enquanto no seu interior ficaram esquecidos os velhos espaços²⁰².

Relativamente à terceira fase da desertificação e do aparecimento de vazios urbanos, sejam eles de foro industrial ou não, ela situa-se do ponto de vista cronológico nos acontecimentos dos últimos quarenta a cinquenta anos.



Figura nº 25- Antigas instalações das indústrias de conservas portuguesas em Vila Real de Santo António. –Algarve
Fonte: Foto do Autor

Para ela concorrem, entre outros fatores, sem dúvida menores, a descolonização, que votou à ruína muitas indústrias e portos situados nas metrópoles europeias. Em seguida, a crise dos anos 70, sobretudo o

²⁰² SANTOS, Silvia - *Urbanos Expectantes como oportunidades para a Requalificação entre a cidade e o Rio (envolvente da Cordoaria)*, Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa, 20011, pág. 15.

choque petrolífero, que desencadeou uma série de falências no seio das velhas indústrias, surgida algures entre o século XIX e o século XX e que estavam desde a sua origem localizadas no interior das cidades.

Depois destes, dois motivos há que contar também com a mudança de paradigma ao nível das comunicações rodó e ferroviárias. Entre os anos setenta e oitenta do século passado, e um pouco também ainda na década de noventa, assistiu-se a uma intensa política de abertura de novas infraestruturas, sobretudo de autoestradas e linhas de férreas, aqui com particular ênfase para o TGV em alguns países europeus.

Na maioria dos casos, como já atrás referimos, estas novas acessibilidades não se destinam a comunicar com o centro das cidades, mas antes com as suas periferias. Tal levou numa relação de causa e efeito ao loteamento das periferias das cidades, locais onde nasciam já novas indústrias e novas zonas residenciais, estas para absorver as populações vindas das colónias e das zonas rurais, que tentavam novas oportunidades de vida.

Depois destes fatores, e para períodos mais recentes ainda, sobretudo para os últimos vinte anos, há que contar, entre outros aspetos, com a queda do comunismo e o fim da guerra-fria, episódios históricos que tiveram como consequência o alargamento da Comunidade Europeia para o leste da Europa. Este alargamento trouxe consigo a criação de novos mercados económicos, bem como o aparecimento de uma mão-de-obra mais barata, pelo que muita das indústrias localizadas no aro da velha Europa Ocidental se deslocalizaram para o leste, abandonando assim as suas unidades fabris, as quais consequentemente deram lugar a vazios urbanos de natureza industrial.

Uma e outra têm desempenhado um papel não só importante como também determinante nas transformações do mundo atual, sobretudo no mundo dos últimos quinze anos. Entre outras considerações que aqui se poderiam tecer, diremos que do ponto de vista do acontecimento, estes dois

fenómenos têm contribuído também para a desertificação de espaços, ou seja para o aparecimento de vazios urbanos.

Com efeito, a revolução tecnológica, associada à globalização, não se coaduna com as velhas indústrias, pelo que as que não evoluíram tecnologicamente ou faliram ou deslocalizaram-se para outros continentes, nomeadamente para a Ásia.



Figura nº 26-Vazio Urbano/ espaço desértico, Tunísia.

Fonte: http://media1.benoot.com/f/a/-/a-dos-de-dromadaire_12.jpg

Por fim, em paralelo com estes acontecimentos, o processo de globalização e a revolução tecnológica, a qual têm contribuído para uma política de desindustrialização das velhas fábricas

Outro exemplo que podemos dar é certamente o da informática. As novas indústrias, com melhores perspectivas de desenvolvimento económico

e financeiro são as que se encontram ligadas aos computadores e à produção de software.

Veja-se a este respeito o caso por exemplo da indústria têxtil, setor de arranque da Revolução Industrial, e que hoje em dia adquire grande preponderância no sudeste asiático.²⁰³

Em geral, são indústrias tecnologicamente avançadas e que requerem mão-de-obra extremamente especializada e atualizada, pelo que na generalidade dos casos estas indústrias situam-se nos países ricos. Enfim, fruto das novidades do mundo atual e da mudança de paradigma industrial as indústrias ligadas às novas tecnologias são as que têm vindo a substituir as velhas fábricas, muitas das quais surgidas aquando da Revolução Industrial.

Em suma, dentro do que se disse, fruto das alterações dos últimos quarenta anos, começaram a aparecer nas cidades diversos espaços de caráter industrial abandonados que perderam a sua função mas mantiveram as estruturas das antigas indústrias pois que não entraram, pelo menos ainda, na maioria dos casos em ruína. Assim, nos dias de hoje, muitas cidades encontram-se com enormes áreas vazias dentro do seu tecido urbano. Nalguns casos, esses vazios urbanos encontram-se nas frentes ribeirinhas e relacionam-se quase sempre com as reorganizações portuárias, assim como com o declínio de algumas industriais, principalmente das que se relacionavam com as conservas. O melhor exemplo deste fenómeno é talvez aquele se prende com a frente ribeirinha da cidade de Lisboa. No essencial, fruto do processo histórico

²⁰³ Nos dias de hoje esta é uma tendência já muito vincada. Na verdade aquilo a que se assistiu, sobretudo nas últimas duas décadas e meia, foi à saída da indústria de mão-de-obra não especializada para outros continentes e economias emergentes. Muitos dos vazios industriais hoje existentes têm precisamente a ver com este paradigma. Sobre os fatores da obsolescência e desativação industrial *vide* NUNOZ HERRERA, Francisco – *Persistencias de la (des) industrializacion: configuradores (des) configurados. Trazas Patrimoniales en la morfogénesis de três proyectos de transformacion de frentes portuários industriales. Friccion, funcion e impacto*. Tese de Doutoramento. Escola Técnica Superior de Arquitetura. Departamento de História, Teoria e Composição Arquitetónica. Universidade de Sevilha, págs. 31-34.

que já atrás se descreveu, boa parte da frente ribeirinha da cidade de Lisboa tornou-se num imenso vazio urbano cuja Expo'98 veio a recuperar, criando no mesmo espaço novas dinâmicas, estas mais de foro comercial e residencial.



Figura nº 27- Vazio Urbano/ construído abandonado, Marrocos.

Fonte: http://farm3.static.flickr.com/2504/3961604495_0a9697a3cb.jpg

Noutros casos, os vazios encontram-se implantados nas proximidades do centro. Nesses casos, as indústrias que aí se encontravam são antigas e inscrevem-se no processo histórico que descrevemos e que se prende com a Revolução Industrial. São portanto indústrias que nasceram no século XIX ou nos inícios do século XX, quando as áreas onde se instalaram eram ainda a periferia da cidade.

Com a instalação das unidades fabris aí e consequentemente com o aparecimento de zonas residenciais e comerciais para satisfazer as necessidades das populações que para aí se deslocaram essas periferias transformaram-se na cidade por excelência. A falência ou a deslocalização destas fábricas criaram assim no interior das cidades

espaços vazios, isto é, espaços de atividade reduzida que em muitos casos têm sido recuperados e transformados em zonas residenciais e em zonas comerciais.

Relativamente à última questão - O que são os espaços vazios? - a resposta é mais complexa, na medida em que somos obrigados a abandonar o discurso próprio da história e da geografia humana para adotar uma atitude bem mais contemplativa e reflexiva sobre a temática.

Assim, o processo da origem e formação dos vazios humanos, à luz da compreensão da história e da geografia humana, sobre o qual demos conta em pontos anteriores, funcionam como mote de partida para as reflexões, isto porque a nosso ver não se pode inferir sobre um assunto sem se conhecer suficientemente bem o seu processo histórico. Dito isto, pode-se desde logo concluir que o conceito de vazio urbano possui duas dimensões: a histórica e a filosófica.

A dimensão histórica, que é aquela que nos ocupou nos pontos anteriores, visa compreender e “recriar” todo processo, desde a sua origem até ao seu declínio. A dimensão filosófica, jogando com carga a simbólica e semântica das palavras, procura hermenêuticamente percecionar um conceito amplo, sólido e global de forma a albergar em si todas as situações.

Uma das primeiras definições e reflexões sobre os vazios urbanos enquanto espaços de arquitetura remonta aos anos noventa do século passado. Com efeito, em 1995 foi Solá-Morales quem propôs uma visão clara sobre o assunto, considerando inclusive que os espaços de que temos vindo a falar podiam não encontrar-se necessariamente vazios.

. Assim, considerando que há espaços arquitetônicos sub aproveitados, espaços esses, que podem estar ou não vazios, Solá-Morales criou o conceito de *Terrain Vague*²⁰⁴ que transporto para a lingua portuguesa significa *Vazio urbano*.²⁰⁵



Figura nº 28-Vazio Urbano/ edifício industrial abandonado, Brasil.
Fonte: <http://espacofluxo.blogspot.pt/2010/05/os-vazios-industriais-e-suas.html>

Em termos gerais, Solá-Morales criou um conceito composto por duas palavras *Terrain* e *Vague*. *Terrain* refere-se genericamente a uma "... extensão de solo de limites precisos, edificável na cidade" e por se referir também "... a extensões maiores, talvez menos precisas (...) de uma porção de terra na sua condição expetante, potencialmente aproveitável mas já com algum tipo de definição na sua propriedade (...)". Mais complexo é o significado de *Vague* pois que este tem diversos sentidos. Desde logo encontra-se associado a conceitos e ideias

²⁰⁴ Por uma questão de comodidade adotaremos numa primeira fase a expressão *Terrain Vague*. Depois, com o desenvolvimento do assunto passaremos a utilizar a expressão *Vazio Urbano*.

²⁰⁵ SOLÁ-MORALES, Ignasi de - *Terrain Vague, Territórios, in Anyplace, Anyone Corporation*, Nova Iorque, MIT Press, Cambridge, 1995, págs. 118-123.

como movimento, oscilação, instabilidade e flutuação. Com efeito um espaço *Vague* é um espaço que está livre, que pode mudar, mas é também simultaneamente um espaço oscilante, entre por exemplo o abandono, a ruína ou a sua recuperação, por isso mesmo é um espaço instável que pode flutuar. Assim, a expressão *Vague* é o que melhor traduz para Solá-Morales, a noção de espaço "... vazio, desocupado mas também livre, disponível, descomprometido...". No fundo pode ser um espaço de promessa. Desta forma, Solá-Morales defendeu, entre outros aspetos, que estes espaços, abandonados ou semiabandonados, desertos ou semidesérticos, são espaços com um enorme potencial. No essencial são espaços que primam pela ausência de uso e de atividade, pelo que permitem uma certa liberdade e expectativa sobre eles, sobretudo no que respeita ao que podem trazer de novo à cidade.

A expressão *Vague*, no conceito formulado por Solá-Morales traduz também outras ideias. Entre elas, desde logo, pode significar também algo indeterminado, algo impreciso, desfocado e até incerto, pelo que dentro desta perspetiva no conceito de *Vague* podem entrar as mais variadas situações relativas a espaços abandonados ou semiabandonados. Assim, num segundo sentido a palavra encontra-se associada a uma mensagem de mobilidade e de liberdade. Dito por outras palavras, *Vague* diz portanto respeito a espaços livres que podem ter novas dinâmicas quando devidamente criadas.

Por fim, dentro desta questão hermenêutica e semântica da palavra *Vague*, um terceiro significado. Para Solá-Morales diz respeito a "... lugares obsoletos nos quais certos valores residuais parecem manter-se apesar do seu completo desafeto à atividade da cidade. São, em definitivo, lugares exteriores, estranhos, que ficam fora dos circuitos, das estruturas produtivas". Ou seja, a expressão relaciona-se também com a condição que estes espaços têm na cidade. Em suma os *Terrain Vague*, na feliz formulação de Solá-Morales, são caracterizados por uma falta de integração eficaz na cidade, "... são ilhas interiores esvaziadas de atividade" que se transformaram em espaços esquecidos e "... que

permanecem fora da dinâmica urbana". Enfim, são espaços que se converteram em áreas simplesmente desabitadas, inseguras e improdutivas, pelo que se tornaram estranhas ao próprio sistema urbano.

O conceito criado por Solá-Morales em 1995, fundamentado a partir da semântica dos termos *Terrrain* e *Vague*, e das extrapolações hermenêuticas que deles se podem fazer, têm merecido particular atenção por parte de muitos investigadores, os quais têm analisado e procurado aprofundar o próprio sentido da expressão com o intuito da mesma poder corresponder ao maior número de situações. Vejamos.

A partir de meados dos anos 70 do século passado, tal como já se teve a oportunidade de referir atrás, multiplicaram-se as ferrovias desativadas, a reformulação dos portos, as zonas industriais primordiais, assim como inúmeros edifícios abandonados, situação que teve como consequência a desfuncionalização de várias áreas ligadas ao tecido industrial. Estas áreas disfuncionais correspondem grosso modo a inúmeros lotes e quadras constituídas por terrenos e edifícios que perderam o seu uso primordial, isto é a sua função. Assim, partindo desta realidade vários especialistas têm chamado a atenção para a ambiguidade e por vezes até para a inadequação que a expressão Vazio Urbano pode ter. A título de exemplo veja-se o que diz Sousa. Este especialista diz-nos que os vazios urbanos das áreas industriais podem não coincidir com terrenos vacantes. Para este especialista a condição de vazio dos terrenos industriais está mais relacionada com a ausência de uso do que propriamente com a falta de ocupação. Assim, para Sousa estes terrenos são áreas desafetadas ou disfuncionais.²⁰⁶

Outra opinião que aqui podemos apontar é a Villaça que em 1983 definiu Vazio Urbano como uma grande expressão de área urbana equipada ou semi equipada, com quantidade significativa de glebas ou

²⁰⁶ SOUSA, C. A - *Do cheio para o vazio. Metodologia e estratégia na avaliação de espaços urbanos obsoletos*, Dissertação de Mestrado, Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2010.

lotes vagos²⁰⁷. Em suma, como se pode ver têm surgido diferentes perspectivas acerca dos Vazios Urbanos, pelo que cabe aqui fazer uma pequena seriação das várias conotações que o termo tem para outros arquitetos e investigadores.

De um modo em geral, a expressão Vazios Urbanos é hoje usualmente muito mais abrangente do que foi quando formulada pela primeira vez e por isso mesmo tem vindo a ser associada também a terrenos e a edificações não utilizados, subutilizados, desocupados ou desestabilizados, assim como a terrenos que passaram ou estão a passar por processos de esvaziamento.²⁰⁸ Para Borde, por exemplo, um dos investigadores que mais se tem debruçado sobre a temática, Vazios Urbanos são os terrenos que se localizam em áreas providas de infraestrutura que não realizam plenamente a sua função social e económica. Para Dittmar os Vazios Urbanos são áreas construídas ou não, desocupadas ou subutilizadas, que possuem como elemento comum o facto de serem resíduos de crescimento da cidade, pelo que os mesmos podem ser caracterizados por questões físicas ou por esvaziamento de uso²⁰⁹. Para Medeiros o Vazio Urbano é sobretudo um fenómeno típico da sociedade pós-industrial, pelo que o mesmo resulta de espaços residuais, de zonas industriais obsoletas, de infraestruturas ferroviárias esquecidas, assim como de movimentos relacionados com a especulação

²⁰⁷ VILLAÇA, F – “Análise do parcelamento, da edificação e da utilização compulsórios”, In BRUNA, G. C. (Org.) - *Análise do parcelamento, da edificação e da utilização compulsórios: análise do direito de preempção; análise do direito de superfície*. Fundação para a Pesquisa Ambiental; Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1983.

²⁰⁸ BORDE, A.P.L - *Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas*, Tese de Doutoramento, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

²¹⁶ DITTMAR, Adriana - *Paisagem e morfologia de vazios urbanos: Análise da transformação dos espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em Curitiba*, Dissertação de Mestrado, Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, Universidade Católica, Curitiba, 2006.



Figura n.º 29 - Vazio Urbano / edifício abandonado em ruínas

Fonte: Foto do Autor

Imobiliária.²¹⁰ De resto é um pouco dentro desta formulação feita por Medeiros que se inscreve o próprio Manual de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais brasileiras, o qual apresenta o seguinte conceito de Vazio Urbano: consiste

*"... em espaços abandonados ou subutilizados localizados dentro da malha urbana consolidada em uma área caracterizada por grande diversidade de espaços edificados, que podem ser zonas industriais subutilizadas, armazéns e depósitos industriais desocupados, edifícios centrais abandonados ou corredores e pátios ferroviários desativados"*²¹¹.

²¹⁰ CAVACO, Cristina – “Os espaçamentos ilegítimos ou a condição suburbana do vazio”. In *Actas do Seminário de Estudos Urbanos*, ISCTE, Lisboa, 2007.

²¹¹ Manual de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais, Brasil, 2008, pág. 142.

Além das formulações de Borde, Dittmar, Medeiros e Cavaco, no relatório de opiniões e reformulações sobre o conceito de Vazio Urbano cabem também muitas outras.

Entre elas podemos colocar em evidência as formuladas por Janeiro, Clichevsky Rodrigues, Sousa, Nuno Portas e Minock, o qual trás uma nova visão sobre a temática ao considerar a existência de Vazios Intencionais e Vazios Não Intencionais. Assim, e começando pelo primeiro, diremos que para Janeiro, os Vazios Urbanos são como que bolsas vazias na cidade, são como que áreas destituídas, onde aquilo que lá acontecia já não acontece, pelo que são espaços inativos, espaços de nada.²¹²

Para Clichevsky os Vazios Urbanos compreendem terrenos e edificações à espera de serem demolidos. São por isso mesmo áreas caracterizadas por estruturas de alto nível de degradação e obsolescência no seio dos centros urbanos.²¹³

Para Rodrigues os Vazios Urbanos, que admite poderem ser de pequena, média ou grande dimensão, são também estruturas abandonadas. São como que toda uma sorte de enclaves ou ilhas até que evidenciam as falhas que existiram a um dado momento no processo de urbanização de uma cidade.²¹⁴

Já Nuno Portas, arquiteto de renomeada, e antes de irmos ao preconizado por Sousa, considera que Vazio Urbano é uma expressão ambígua porque os terrenos podem não estar vazios, mas encontrarem-se

²¹² A - Cheios inúteis, a imagem do vazio na cidade, Artitextos, n.º 8, 2007, págs., 181-193 [disponível em <http://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/1488/1/Pedro%20Janeiro.pdf>].

²¹³ CLICHEVSKY, Nora – “Vazios urbanos nas cidades latino-americanas”, in *Cadernos de Urbanismo*, n.º 2, 2000.

²¹⁴ RODRIGUES, Ana – “A politização do vazio” In *Actas do Seminário de Estudos Urbanos*, ISCTE, Lisboa, 2007.pág. 7.

simplesmente desvalorizados, mantendo no entanto as mesmas potencialidades significativas de reutilização para outros fins²¹⁵.

Por fim, a este respeito, duas opiniões mais. A primeira diz respeito a Sousa. Este arquiteto considera que de um modo em geral se associa a expressão Vazios Urbanos a uma abordagem negativa de espaços abandonados, degradados, estagnados, em ruína, desprovidos de uso e considerados inúteis à vida da cidade. No entanto, de acordo como este investigador, os Vazios Urbanos devem ser olhados essencialmente como espaços configuradores de novas oportunidades e de mudança dentro da própria cidade, pois que os mesmos estão disponíveis para novos usos, para novas construções.



Figura nº 30- Vazio Urbano, zona oriental de Lisboa antes da Expo` 98.
Fonte:http://db2.stb.smsn.com/i/25/5E151A3212FB6C964D7FFED3683C6_h396_w598_m2_q90_ccvcIhgS.jpg

Quanto a Minock, o seu estudo sobre o fenómeno dos Vazios Urbanos na sociedade pós-industrial dos Estados Unidos da América, considera haver Vazios Intencionais e Vazios Não Intencionais, sendo

²¹⁵ PORTAS, Nuno – “Do vazio ao cheio”, in *Caderno de Urbanismo*, n.º 2, 2000.

estes últimos constituídos por bairros pouco atraentes, localizados em áreas indesejadas e carentes de qualquer futuro previsível imediato, ou seja, o espaço não é previamente concebido como vazio ou livre, mas antes como resultado do declínio de uma área. Assim, considera-se que no conceito de Vazio Urbano podem caber também formulações como o Cheio e o Vazio.

Embora dotados de alguma ambiguidade, estes dois conceitos têm servido sobretudo para distinguir aquilo que é espaço construído e edificado com ou sem uso.

Em suma, a ausência associada ao Vazio Urbano não deve ser encarada apenas como a inexistência do objeto construído.

Dentro do debate sobre os Vazios Urbanos e o seu significado podemos ainda destacar entre outros especialistas a opinião de Sofia Morgado. Para esta especialista os Vazios Urbanos são como que uma ausência na cidade extremamente forte por consistirem em grandes espaços com alto valor e de variadas características morfológicas.

Para Morgado, apesar de aparentemente os Vazios Urbanos não terem um sentido, um significado, eles tornaram-se elementos importantes pois cada vez mais são os mesmos evidentes e protagonistas no que diz respeito à formação das metrópoles.²¹⁶ Assim, partindo deste pressuposto, Sofia Morgado propõe a qualificação e a transformação destes espaços, adequando-os tanto quanto possível aos interesses da cidade e dos cidadãos pois só dessa forma, considera, é possível habitar o vazio, através da sua regeneração e requalificação, desde que essa mesma regeneração e requalificação lhe atribua valor e sentido.²¹⁷

²¹⁶ MORGADO, Sofia – “Intensidades das Paisagens Metropolitanas” in *Sociedade e Território – Ocupação Dispersa: Problemática, Custos e Benefícios*, Ano 25, N.º 42, 2009, págs. 21-29.

²¹⁷ À luz desta ideia, Sofia Morgado defende que não faz sentido nos dias de hoje haver uma contínua expansão das cidades para as suas periferias. Esta investigadora defende

Ideia semelhante tem também Rem Koolhaas que vê no Vazio Urbano um potencial de crescimento nas metrópoles europeias. Este arquiteto considera que os Vazios Urbanos devem ser hoje a principal linha de combate dos planeamentos urbanísticos contemporâneos, pois eles são mais fáceis de controlar do que as novas edificações²¹⁸.

3.6 O Conceito de Património Industrial

A Revolução Industrial, iniciada como se viu em meados do século XVIII, a consequente aparição de uma sociedade e economia industriais alteraram profundamente a paisagem física e humana nos últimos dois séculos. Um pouco por todo o lado, dependendo é certo do ritmo de industrializador, o qual teve intensidades diferentes de país para país, surgiram complexos industriais. Estes fixaram-se sobretudo nas áreas periféricas mais próximas das cidades e das novas acessibilidades, então emergentes. Com eles vieram também os bairros operários, constituídos por massas de antigos camponeses que viram na fábrica o despertar de oportunidades que até então nunca ousaram sonhar. Paralelamente a tudo isto, as áreas periféricas, onde se instalaram as indústrias e os bairros operários, cresceram e fundiram-se com a própria cidade.

A Revolução Industrial e o aparecimento de uma sociedade industrial ao alterar radicalmente a paisagem existente outrora trouxe diversos problemas de foro urbanístico. Em geral, pese embora a consistência e a coerência desta sociedade, um dos aspetos que melhor a caracteriza é a efemeridade e consequente capacidade para se regenerar.

assim a valorização e a reciclagem por assim dizer do espaço existente que se encontra vazio, potenciando nele centralidades compactas e ativas por contraste com as redes de urbanidade. MORGADO, Sofia - “Vazio” in *Jornal Arquitectos – América: contemplação, lazer, trabalho, cidade*, Nº206, 2002, págs. 125-128.

²¹⁸ MORGADO, Sofia - *op., cit.* 2002, pág. 126.

Como bem refere Deolinda Folgado a industrialização “... *muito rapidamente se encarregou de depositar no território formas de organização que se sedimentaram na sua obsolência*”.²¹⁹ Ou seja, o caráter efêmero de muitos equipamentos industriais levou à obsolência dos mesmos, resultando daí, como vimos anteriormente, o aparecimento de vazios urbanos industriais, seja por falência, por deslocação de fábricas para outras áreas, ou pelos progressos e avanços tecnológicos, estes muito patentes nas últimas duas décadas.

Destes motivos resultou, portanto, que muitos equipamentos industriais se tornaram obsoletos, abandonados e degradados. Apesar disso, pelo caráter singular de alguns deles, que marcam profundamente uma época, a industrialização, eles têm captado a atenção de historiadores e investigadores, os quais os consideram como marcas e símbolos de uma era que urge também preservar, tal como tem sido feito para épocas anteriores.

O interesse pelos equipamentos industriais como património a preservar remonta fundamentalmente aos anos 60 do século passado. É por esta altura que começam a surgir os primeiros textos escritos em defesa do património arquitetónico industrial, motivados fundamentalmente pela destruição de um grande número de edifícios industriais. É da destruição destes edifícios, marcos identitários fundamentais de uma época que nasce a preocupação com o estado de perigo e degradação em que se encontravam muitos complexos industriais.²²⁰

²¹⁹ FOLGADO, Deolinda; LACERDA, Manuel – *DOCOMOMO Ibérico e o levantamento da arquitetura industrial contemporânea portuguesa (1929-1965)*, Estudos, Património, n.º 1, IPPAR, Lisboa, pág. 2.

²²⁰ Já antes havia uma preocupação premente com o Património Industrial. De acordo com Imaculada Aguilar Civera, a origem dos Museus Técnicos, fonte de estudo, salvaguarda e conservação de máquinas, ferramentas e utensílios de produção, bem como estudo rigoroso e científico dos bens móveis da indústria e da técnica, remonta ao século XVIII, mais concretamente a 1794, quando o abade Grégorie apresentou uma petição com esse intuito. Mais recentemente, as preocupações com o património industrial remontam

Um dos primeiros movimentos de valorização e preocupação com este tipo de património, até então largamente desconsiderado, surgiu em Londres e em Manchester, pela mão de Kenneth Hudson²²¹ que em 1963 introduziu nos estudos universitários uma nova disciplina, a Arqueologia Industrial, a qual a definiu como “... o estudo organizado e disciplinado dos vestígios materiais das indústrias do passado”.²²² Depois deste marco, merece referência, fruto do nascimento dos primeiros centros pioneiros no estudo da arquitetura industrial, o nascimento de um novo ramo na Arqueologia enquanto ciência: a Arqueologia Industrial.²²³

A Arqueologia Industrial, um ramo específico da Arqueologia enquanto ciência, abrange diversos campos e ramos científicos, pelo que aquilo que melhor a caracteriza é a multidisciplinaridade. Entre outras, nos seus estudos entram ciências como a Arqueologia, que lhe induz o método intrusivo, a História, que a fundamenta, a Arquitetura, que se ocupa do edificado em várias dimensões, e, entre outras, a Museologia, que se encarrega da divulgação e musealização dos espaços dignos. Além destas ciências, a Arqueologia Industrial socorre-se ainda de vários métodos e instrumento. Entre outros, releve-se aqui, na óptica do Património, o Inventário, a Classificação e a Proteção.²²⁴

fundamentalmente ao período pós segunda guerra. AGUILAR CIVERA, Immaculada – “El patrimonio arquitectónico industrial. Una reflexió a partir de la actividad valenciana” in *Dossier Património Industrial*, PH Boletín 21, Valência, pág. 118-119.

²²¹ MIRANDA, Bruno – *Museu de Cutelaria: reconversão de espaços desativados*. Dissertação para a obtenção de grau de Mestre em Arquitetura pela Universidade Lusíada, Faculdade de Arquitetura e Artes, Vila Nova de Famalicão, 2012, pág. 64.

²²² Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial (APAI) – *Encontro nacional sobre o Património Industrial*. Coimbra, Guimarães, Lisboa. Actas e comunicações, Coimbra Editora, Coimbra, 1986, pág. 17.

²²³ AGUILAR CIVERA, Immaculada – “El patrimonio arquitectónico industrial. Una reflexió a partir de la actividad valenciana” in *Dossier Património Industrial*, PH Boletín 21, Valência, pág. 119.

²²⁴ No fundo esta perspetiva pode resumir-se ao que nos diz Immaculada Aguilar Civera in “El patrimonio arquitectónico industrial. Una reflexió a partir de la actividad

O mote para olharmos para os equipamentos industriais como Património dado nos anos 60 teve continuidade nas décadas seguintes. Um dos mais importantes é o que se encontra inscrito na Carta de Nizhny Tagil.²²⁵ Em primeiro, por definir claramente o período histórico, o qual “... *estende-se desde os inícios da Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII, até aos nossos dias, sem negligenciar as raízes pré e proto-industriais*”.²²⁶ Em segundo, por clarificar consideravelmente aquilo que se pode entender como Património Industrial: “*O Património Industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetónico ou científico*”.²²⁷ Em suma, à luz desta definição pode portanto dizer-se que o Património Industrial abrange não só edifícios,

valenciana” in *Dossier Património Industrial*, PH Boletín 21, Valência, pág. 119: “*Esta disciplina debería orientar la realización de trabajos de estudio y asesorar a la administración sobre su protección así como sobre sus potencialidades culturales y educativas*”.

²²⁵ Importa referir aqui que a ideia do Património Industrial se enquadra na evolução que teve o próprio conceito de Património. Ele é dado através de várias cartas e convenções. Um dos marcos mais importantes a este respeito foi dado em 1962 pela UNESCO (UNESCO – Recommendation concerning the safeguarding of the beauty and character landscapes and sites). Outra data importante é a de 1964, quando da Carta de Veneza, a qual versa sobre o alargamento do conceito de Património. 1972 e também ano harneira no que respeita ao Património e sua proteção. Nesse ano realiza-se em Paris nova convenção patrocinada pela UNESCO para a Proteção do Património Mundial cultural e natural. Igualmente importante, até pela sua contemporaneidade, são também o Memorando de Viena, redigido em 2005, e a Declaração Universal da UNESCO sobre a diversidade Cultural. Estes dois últimos documentos alargam sobremaneira a noção de Património Cultural. PINHO, Ana – *Conceitos e Políticas Europeias de Reabilitação Urbana: análise da experiência portuguesa nos Gabinetes Técnicos Locais*. Tese de Doutoramento em Planeamento Urbanístico, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2009, pág. 54-63. RUIZ CÓRDOBA, Manuel – *El Património Industrial de Puente Genil*. Tese de Doutoramento. Departamento de História, Teoria e Composição Arquitetónica, Universidade de Sevilha, 2015, págs. 35.

²²⁶ *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage*, The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), 2003, pág. 3.

²²⁷ *Idem*.

estruturas e máquinas diretamente relacionadas com as atividades industriais, como também minas, oficinas, moinhos, centrais elétricas, portos marítimos, pontes, estações e caminhos-de-ferro, e, entre outros, bairros operários característicos.²²⁸ Neste sentido, parece-nos ter razão

O incremento do Património Industrial conheceu depois dos anos 60 e da Carta Nizhny Tagil importantes momentos os quais conduziram à necessidade de se empreender políticas eficientes de proteção e salvaguarda. É na sequência disto que em 1978 surge o primeiro complexo industrial classificado e protegido pela UNESCO. Referimos aqui claramente às minas de sal de Wieliczka (Pólvnia).²²⁹

Pese embora os enormes progressos verificados na Arqueologia Industrial e no conceito de Património Industrial, nem sempre tem sido fácil identifica-lo, inventaria-lo ou até mesmo cataloga-lo. Como refere Ana Milheiro “... a fábrica é o lugar redundante onde a estética moderna encontra o próprio programa moderno, nada tem de natural ou enraizado no tempo, como a habitação, a igreja, ou o cemitério. A fábrica é um objeto destinado a cair ou a permanecer como uma ruína de modernidade”.²³⁰

Sobre o mesmo assunto diz-nos Imaculada Aguilar Civera, que tem dedicado particular atenção a esta problemática no sul de Espanha o seguinte: “ *Se definirmos a Arquitetura Industrial como aquela que tem uma finalidade explorativa, viva expressão do comércio e que tem seu fundamento em umas necessidades socioeconómicas determinadas pela*

²²⁸ ARNET CALLEALTA, Virginia – *Preservación y rescate del Patrimonio Industrial en el tejido urbano para la reactivación de la ciudadanía*. Escola Técnica Superior de Arquitetura de Sevilha, Departamento de Urbanística e Ordenamento do Território, Universidade Sevilha, 2014, pág. 59.

²²⁹ MIRANDA, Bruno – op., cit., 2012, pág. 64.

²³⁰ Citado em MIRANDA, Bruno – *Museu de Cutelaria: reconversão de espaços desactiva* Dissertação para a obtenção de grau de Mestre em Arquitetura pela Universidade Lusíada, Faculdade de Arquitetura e Artes, Vila Nova de Famalicão, 2012, pág. 64.

*revolução industrial, esta definição reúne todos aqueles edifícios construídos ou adaptados à produção industrial qualquer que seja o uso: têxtil, químico, metalúrgica, agro-alimentar, papelaria, tabaqueira, naval etc”.*²³¹

Porém, segundo esta especialista, a Arquitetura Industrial, enquanto Património não se resume somente a isto. Na sua opinião, a arquitetura industrial não é somente o solo daqueles edifícios que se encontram confinados ao uso genuíno industrial. A arquitetura industrial é na sua opinião não só os edifícios criados com fins explorativos e produtivos, mas também todos aqueles que foram concebidos como modelos de pensamento e práticas derivadas dos paradigmas da era industrial. Nesse sentido, entram aqui também, entre outros, novas tipologias arquitetónicas, como por exemplo, os mercados, os matadouros, as estações ferroviárias, as pontes, os canais, os caminhos-de-ferro, os sistemas de comunicações, os novos sistemas de condução de águas urbanas, e, logicamente, também os bairros operários, as creches e as escolas.

Em suma, Imaculada Aguilar Civera alarga pois o sentido e o conceito de Arquitetura Industrial, o qual quando associado à noção de Património implica também que sobre esta se tenha uma visão alargada, tanto mais que a Revolução Industrial, como se teve a oportunidade de ver, provocou o aparecimento de novos conceitos e de novos paradigmas.²³²

²³¹ AGUILAR CIVERA, Imaculada – “La arquitectura industrial en la obra de Demétrio Ribes. Hacia una arquitectura racionalista”, in *Fabrikart*, pág. 10-13. AGUILAR CIVERA, Imaculada – *Arquitectura Industrial. Concepto, método y fuentes*, Valência, Diputacion de Valência, 1998.

²³² Um conjunto importante de reflexões sobre a Arquitetura e o Património associado ao projeto de arquitetura da estação de São Bernardo de Sevilha encontram-se vincadas numa Thesis elaborada por Esther Mayoral Campa: MAYORAL CAMPA, Esther – *Arquitura y Patrimonio. Aproximación desde el proyecto de arquitectura a la estación de San Bernardo de Sevilla y su entorno*. Universidad de Sevilla, 2001.

Como se vê, não é fácil o reconhecimento dos espaços industriais. Desde logo porque existem vazios urbanos que estão tão-somente abandonados mas não degradados. Por outro, porque muitas vezes olha-se apenas para uma dimensão, não se vendo as outras.

Assim, há os que valorizam apenas a função utilitária, outros apenas a estética do edifício, negligenciando tudo o que está à sua volta, e outros ainda que vêm apenas na ruína e no abandono uma parte do património.

Além destas perspetivas, deixando de parte os equipamentos do início da fase industrial, pois esses não oferecem dúvidas, há que contar no rol de dificuldades o facto de muitas vezes estarmos na presença de construções recentes, que por não possuírem distanciamento temporal considerável em relação a outros exemplares, são muitas vezes discriminados e considerados como não Património. A identificação, inventariação e catalogação do Património Industrial deve ter em conta todas estas dificuldades, e o seu exercício deve ser o mais amplo possível, ou seja, deve-se olhar não só para o edifício mas também para a sua envolvência e para a sua dimensão imaterial, na medida em que é nesta que se encontra o seu símbolo identitário de memória. De resto, quem melhor elenca os critérios a ter em conta, no sentido de eliminar dificuldades e arbitrariedades de análise, é Folgado. Para este especialista deve-se ter em conta valores como arquitetónico, o estético, o técnico, o tecnológico, o urbano, o paisagístico, o histórico, o social e o imaterial. Enfim, são estes os valores que devem estar presente dada a enorme diversidade de equipamentos que podemos encontrar.

Em todo o caso, do nosso ponto de vista, quem melhor elenca mesmo estes critérios é Julian Sobrino. De acordo com este especialista, a prática da arqueologia industrial, e aqui entramos nos domínios da Arqueologia como bem se vê, pressupõe um trabalho de campo, o qual consiste primordialmente no inventário, pois que este consiste em localizar, identificar e descrever de maneira sumária os elementos

pertencentes ao objeto estudado. Para tal, como advoga Julian Sobrino, é necessário conhecer o património industrial a partir das ruínas materiais existentes, e valorizar seu estado atual geral de conservação e os usos atuais deste. Posto isto, torna-se necessário estudar com profundidade os elementos mais significativos de modo a que os mesmos possam ser declarados como Monumento Histórico-artístico e consequentemente colocados sob proteção legal. Por fim, há que propor intervenções que sejam fundamentalmente de consolidação ou de reabilitação. No essencial, trata-se aqui de propor ações concretas destinadas a dotar esses monumentos industriais de um uso, seja ele público ou privado, que permita sua conservação.²³³

À luz destes critérios uma nota mais a respeito da noção de Património e Arquitetura Industrial. Se é certo que o conceito de Arquitetura Industrial não oferece hoje dúvidas pelo que temos vindo a expor, o mesmo não se pode dizer a respeito da sua parte imaterial.²³⁴ Como bem referem Manuel Córdoba e Virgínia Callealta, por exemplo, o Património Industrial, além de material pode ser também imaterial.

O material são os bens tangíveis, bem imóveis portanto, como as fábricas, os bairros operários, etc. O Património Imaterial, intangível portanto, são do domínio da cultura. No essencial respeitam às formas de vida dos operários, aos processos de produção, aos costumes e às tradições relacionadas com a atividade industrial, inclusive toda aquela que resulte também da oralidade.

A ideia do Património Industrial chegou também, evidentemente, a Portugal, tendo os nossos investigadores, Arquitetos e historiadores bebidos as influências do que lá por fora se foi fazendo.²³⁵

²³³ SOBRINO, Julian – *Arquitectura Industrial em Espana, 1830-1990*. Ediciones Cátedra, Madrid, 1996, pág. 42.

²³⁴ RUIZ CÓRDOBA, Manuel – *op., cit.*, 2015, págs. 32-35. ²³⁴ ARNET CALLEALTA, Virginia – *op., cit.*, 2014, pág. 59.

²³⁵ Em Espanha, além de outros momentos, são marcos importantes no campo do património industrial o primeiro e segundo congressos de arqueologia industrial realizados

Ela surgiu fundamentalmente nos finais dos anos 70 e desde então conheceu alguns marcos importantes, os quais a consolidaram. Entre outros, em 1978 teve lugar em Tomar a primeira exposição de Arqueologia Industrial.²³⁶ Mais tarde, em 1985, em Lisboa, realizou-se a exposição de Arqueologia Industrial “Um Mundo a descobrir, um Mundo a defender”, a qual despertou consciências e abriu portas à compreensão da necessidade de se proteger e salvaguardar este tipo de património.

Mais tarde ainda, na sequência da exposição de Lisboa, realizou-se o 1º Encontro Nacional sobre o Património Industrial (1986, em Coimbra, Guimarães e Lisboa), e em 1988 foi criada a APAI, organismo que veio substituir a AAIRL, que havia sido criada em 1980. Em 1987 surge no Porto a APPI, cujo organismo represente Portugal na TICCIH.

Ainda e este respeito, merece também destaque o enquadramento legal que deu a Lei de Bases do Património Cultural de 2001, a qual consagrou pela primeira vez o Património Industrial como algo a identificar, inventariar, catalogar e a preservar.²³⁷

em Alcoy (1990) e em Sagunto (1994). Antes destes, igualmente importantes, sobretudo na discussão de teorias e métodos de intervenção arqueológica sobre este tipo de património as jornadas realizadas em 1987 em Alcoy. Destes marcos nasceu, no sul de Espanha a Associação Valenciana de Arqueologia Industrial, a qual viria a ser fundada em 1990, AGUILAR CIVERA, Immaculada – “El patrimonio arquitectónico industrial. Una reflexió a partir de la actividad valenciana” in *Dossier Património Industrial*, PH Boletín 21, Valência, pág. 119.

²³⁶ MATOS, Ana; RIBEIRO, Isabel; SANTOS, Maria – Intervir no Património industrial: das experiências realizadas às novas perspectivas de valorização, in *Reconversão e Musealização de Espaços Industriais* (coord. Maria da Luz Sampaio). Actas do Colóquio de Museologia Industrial. Associação para o Museu da Ciência e da Indústria, Porto, 2002, pág. 25.

²³⁷ MIRANDA, Bruno – *op., cit.*, 2012, pág. 66.

Enfim, estes são por ventura alguns dos principais e mais importantes marcos que levaram os equipamentos industriais do passado a serem em Portugal considerados como Património.²³⁸

Frutos deles são hoje visíveis a abundância de espaços museológicos de antigos edifícios industriais.

Sem prejuízo de outros, pois não é nossa intenção elencar todos eles, veja-se o caso do Museu de Chapelaria em São João da Madeira, o qual é paradigmático neste domínio.

Igualmente importante tem sido também neste domínio o trabalho realizado pela Universidade da Beira Interior na Covilhã, outrora importante centro industrial de lanifícios. Esta instituição tem-se preocupado com a identificação, inventariação, proteção e divulgação dos espaços industriais existentes na região.

Digno de relevo ainda é também o trabalho levado a cabo pelo Ecomuseu do Seixal, cujo projeto integrou vários núcleos industriais da região, divulgando desse modo o seu património. Em Viana do Castelo duas notas quanto à valorização e salvaguarda do Património Industrial. A primeira para a musealização da Azenha Dom Prior, um complexo de moagem de cereal da época da Revolução Industrial.

A segunda para a reabilitação, classificação e musealização de algum património pré e proto industrial, relacionado também com a moagem. Em Carreço foram musealizados e classificados três moinhos singulares de vento. Na freguesia da Montaria três moinhos de rodízio. E em Outeiro a Azenha do Maral, a qual viria a ser integrada num projeto intitulado “Museu do Pão”.

²³⁸ Convém entretanto referir que além das preocupações com a preservação e manutenção da memória identitária das antigas fábricas, tudo isto se insere também num contexto em o Património Cultural se tornou como que uma indústria. ARNET CALLEALTA, Virgínia – *op., cit.*, 2014, pág. 63-64.



Figura nº 31- Alfândega do Porto.

Fonte: Foto do Autor

Pese embora estes e outros projetos, alguns de excelência, como acontece por exemplo com o Museu da Eletricidade em Lisboa, ou como a Alfândega do Porto, cujo espaço foi adaptado.



Figura nº 32 -Vazio Urbano, abandono e degradação da Fábrica de Cerâmica das Devesas.

Fonte: Foto do Autor

Nele foram realizadas Cimeiras Mundiais, Cimeiras Europeias, Congressos e Exposições. A verdade é que a proteção dos velhos espaços industriais em Portugal não tem sido tão eficaz quando se esperava.

Por um lado, porque a consciência destes espaços como Património levou anos a enraizar-se, pelo que muitos deles ficaram fora dos planos de pormenor, dos planos de projeto de requalificação urbana, e, até dos planos diretores municipais.

Por outro, porque o êxodo rural acentuado, desde os anos 60 do século passado, e o rápido crescimento urbano, não planeado na maioria dos casos, associado a interesses e especulações imobiliárias, não o permitiu.

Daí que neste contexto muitos tenham sido os complexos industriais que desapareceram ou ficaram abandonados e à mercê da ruína. Veja-se a este respeito o caso da fábrica do Pinhal, em Lisboa, a ameaça que enfrentou a fábrica da Pólvora de Milhaços, no Seixal, ou ainda a antiga fábrica da Companhia de Cerâmica das Devesas, em Vila Nova de Gaia, que criada em 1865 encontra-se hoje em estado adiantado de ruína.²³⁹

Temos que avaliar e verificar a importância do “Vazio Urbano” no contexto urbano de cada cidade ou local, para que as mudanças não se tornem num mero capricho.

Tem-se vindo a verificar recuperações de vazios urbanos sem projeto sustentável, desprezando-se a natureza e o que foi no terreno em intervenção, construindo-se em terrenos contaminados.

²³⁹ SILVA, Mariana Alves – *Salvaguarda e valorização do Património Industrial em Portugal – contributo para a intervenção na Fábrica de Cerâmica das Devesas*.

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura. Faculdade de Arquitetura, Universidade do Porto, Porto, 2015.

3.7 Regeneração Urbana no Património Industrial

A Regeneração Urbana prende-se com a análise e estudo prévio dos locais a intervir. Somente deste modo é que o Arquiteto conscientemente poderá elaborar um plano urbanístico coerente baseado na sustentabilidade. Obrigatoriamente torna-se imprescindível compreender o valor histórico e potencial patrimonial num quadro identitário dada a sua simbologia patrimonial da época e sociedade onde se inseria .

Como já referido, Revolução Industrial veio alterar profundamente a paisagem, sobretudo a partir do século XIX, introduzindo transformações consideráveis que romperam com os modelos de organização das cidades vigentes no passado. No essencial, a cidade oitocentista e novecentista desenvolveu-se à luz do crescimento industrial e económico e concomitantemente à luz da expansão urbana e segregação social.²⁴⁰ Daqui resultou uma malha urbana em constante expansão, heterogénea e desequilibrada física, social e funcionalmente.²⁴¹ Por conseguinte, deste crescimento desordenado surgiram vários problemas urbanísticos que urge resolver e para os quais arquitetos e especialistas em Ordenamento do Território têm trabalhado.

Entre os vários problemas suscitados pelo crescimento desordenado das cidades estão aqueles que se relacionam com os centros históricos, muito degradados e até abandonados, assim como os que respeitam a áreas antigas da época industrial e que fruto de falências, deslocações das suas unidades fabris para as novas periferias, e dos avanços técnico-científicos, têm sido deixadas ao abandono. Em termos concretos, estas áreas constituem hoje autênticos vazios urbanos, cujo conceito tivemos já

²⁴⁰ FERREIRA, Vitor – Património urbano. A memória da cidade, in *Urbanidade e Património* (coord. João Couceiro), IGAPHE, Lisboa, 1998, págs. 53-62.

²⁴¹ GOITIA, Fernando Chueca – *Breve história do Urbanismo*, Coleção Dimensões, Editorial Presença, Lisboa, 1989, págs. 184-187.

oportunidade de especificar. São portanto áreas que se encontram vazias, abandonadas, estagnadas, e, não raras vezes, em ruína.

Estes espaços, dotados de estruturas obsoletas, trazem consigo inúmeros problemas. Desde logo os que se relacionam com as questões ambientais, pois são espaços propícios à proliferação de agentes poluentes.

Por outro, porque a sua degradação trás consigo a segregação e a discriminação social de quem na sua envolvência habita. Apesar disso, estes espaços obsoletos são também espaços de oportunidade, podendo ser valorizados sob várias perspetivas, uma vez que uns têm potencial histórico, outros comerciais, e outros residenciais. Contudo, para que a valorização destes espaços seja possível de modo a torna-los parte integrante de um conjunto urbano, é necessário elaborar planos que visem a sua recuperação e revalorização das instalações devolutas.

É aqui que entram várias dimensões da Arquitetura como o conceito de Regeneração Urbana, tantas vezes confundido com outras noções, designadamente com as de Reabilitação Urbana, Renovação Urbana, e Restauro, pelo que urge, a nosso ver, distingui-las.

Segundo Ana Pinho a Reabilitação Urbana é um processo de transformação urbana, que compreende a execução de obras de conservação, recuperação e readaptação de edifícios e de espaços urbanos com o objetivo de melhorar as suas condições de uso e habitabilidade, conservando porem o seu esquema estruturam básico e o aspeto exterior original.²⁴² Já o regime jurídico português define a Reabilitação Urbana como sendo “... *a forma de intervenção integrada sobre o tecido urbano existente, em que o património urbanístico e imobiliário é mantido, no total ou em parte substancial, e modernizado através da realização de obras de remodelação ou beneficiação dos sistemas de infraestruturas urbanas, dos equipamentos e dos espaços*

²⁴² PINHO, Ana – *op., cit.*, 2009, pág. 67.

*urbanos ou verdes de utilização coletiva e de obras de construção, reconstrução, ampliação, alteração, conservação ou demolição dos edifícios”.*²⁴³

Portanto, a Reabilitação Urbana pressupõe também o respeito pelo caráter arquitetónico do edifício. Apesar disso, porque a isso se pode prestar, convém advertir que não se deve confundir a Reabilitação Urbana com o Restauro, dado este restringir-se tão-somente à reconstituição do traçado original e nada mais do que isso.²⁴⁴ No essencial, o restauro é pois a reconstituição e a conservação do edificado existente, compreendendo apenas pequenas obras de restauro, reparação. Sobre esta operação diz-nos por exemplo a primeira Carta de Atenas que a conservação de monumentos resguardava o edificado e que esta devia ser feita pela conservação regular de modo a possuir um serviço efetivo, castigando ao mesmo tempo as reconstruções integrais, a aplicação de materiais modernos. Ao mesmo tempo, propunha esta carta a eliminação da publicidade, postes e fios de eletricidade perto de monumentos e o cuidado com novas construções nas suas proximidades.

O conceito de Reabilitação Urbana, tal como por vezes o de Regeneração Urbana, presta-se também a confusões com o de Renovação Urbana. Também aqui há domínios diferentes, dado a Renovação Urbana, entre outros aspetos, distinguir-se das demais pelo tipo de obras inerentes às respetivas operações. Ou seja, dito por outras palavras, na Reabilitação Urbana, por exemplo, alega-se o respeito pelo caráter arquitetónico e histórico do edificado, enquanto na Renovação Urbana é permitido o processo de demolição e reconstrução. Quanto à

²⁴³ Decreto-Lei n.º 307/2009 – Regime Jurídico da Reabilitação Urbana.

²⁴⁴ MENDES, Luis – A regeneração urbana na política de cidades: inflexão entre o fordismo e o pós-fordismo, in *Urbe*. Revista Brasileira de Gestão Urbana, vol. 5, n.º 1, 2013, pág. 35. LOPES, Daniel Oliveira – *A Reabilitação Urbana em Portugal. Importância estratégica para as empresas do setor da construção civil e obras públicas*. Dissertação de Mestrado em Economia e Gestão de Cidades apresentada à Faculdade de Economia, Universidade do Porto, Porto, 2011, pág. 3-7.

renovação urbana considera-se a mesma como uma forma de intervenção no conjunto urbano em que o património, a herança urbanística no fundo é trocado, no seu todo ou em parte muito fundamental. Na aceção de renovação urbana, a morfologia urbana e a tipologia da edificação são pois alteradas. Os espaços urbanos de aproveitamento coletivo e as infraestruturas são reconstruídos de acordo com a nova solução urbanística adotada. Pode eventualmente ou não existir lugar a alterações de uso. O sistema fundiário é normalmente alterado para se adaptar à morfologia e às novas tipologias da edificação. Na renovação urbana pode contudo existir uma permuta da herança imobiliária sem alteração da morfologia urbana. Neste facto, deve ser confirmado que, os espaços de utilização coletiva e as infraestruturas urbanas são adequados às novas necessidades de atividade após manobra de renovação, antevendo ao mesmo tempo a execução de intervenções sobre as componentes da malha urbana de forma organizada com a permuta do património imobiliário. Enfim, como se vê, a Renovação Urbana é diferente e pode ser entendida no fundo como uma ação que implica demolição e reconstrução.²⁴⁵

Por fim, o conceito de Regeneração Urbana. Este é um conceito relativamente recente, daí ser o mesmo confundido amiúde vezes com os anteriores de que falamos. Trata-se, no essencial, de um conceito mais abrangente que o da Renovação Urbana, por o mesmo estar associado “... *mais particularmente à reconquista dos espaços devolutos dos centros das cidades, resultantes da deslocação das indústrias para as periferias e da passagem e transformação para uma economia urbana mais terciária*”.²⁴⁶

²⁴⁵ MENDES, Luis – *op., cit.*, 2013, pág. 35.

²⁴⁶ MILÃO, Susana – *A “Cidade Criativa” e os modelos de regeneração urbana: para uma análise crítica das Sociedades de Reabilitação Urbana*. Dissertação de Mestrado em Reabilitação do Património Edificado apresentada à Faculdade de Engenharia, Universidade do Porto, Porto, 2006, pág. 15-16.

Em termos concretos, o conceito de Regeneração Urbana começou a ser esboçado nos anos 60 do século XX, quando se intensificaram os debates sobre os velhos espaços industriais existentes nos centros das cidades e o rumo que lhes deveria ser dado.²⁴⁷ É aqui portanto que se começa a esboçar a Regeneração Urbana enquanto forma prática de intervenção arquitetónica no edificado. Contudo, a explicitação do conceito teórico em si não o foi, daí ser o mesmo muitas vezes confundido com os conceitos atrás referidos.²⁴⁸

A clarificação teórica do conceito de Regeneração Urbana foi dada na viragem do século por Peter Roberts e Hughs Sykes em *“Urban Regeneration: A Handbook”*. Estes especialistas constataram que a Regeneração Urbana tem sido um tipo de intervenção arquitetónica largamente praticada nas últimas décadas mas muito pouco compreendida do ponto de vista teórico. No sentido de colmatar o vazio teórico Peter Roberts e Hughs Sykes definiram-na como “... a comprehensive and integrated vision and actions which leads to the resolution of urban problems and which seeks to bring about lasting improvements in the economic, physical, social and environmental conditions of an area that has been subject to change”.²⁴⁹ Por cá, acompanhando esta definição, Luís Mendes diz-nos que a Regeneração Urbana “...consiste numa visão abrangente e integrada, que visa a resolução de problemas urbanos, e que procura gerar mudanças duradouras ao nível da condição económica, física, social e ambiental de áreas que tenham sido sujeitas a transformações/ alterações”.²⁵⁰

No seguimento da definição, elencada por Peter Roberts e Hughs Sykes em 2000, Cochrane²⁵¹ e Tallon²⁵² teceram também algumas

²⁴⁷ MILÃO, Susana – *op. cit.*, 2006, pág. 15.

²⁴⁸ ROBERTS, Peter; SYKES, Hughs – *Urban regeneration: a handbook*, Londres, 2000.

²⁴⁹ ROBERTS, Peter; SYKES, Hughs – *op. cit.*, 2000, pág. 17.

²⁵⁰ MENDES, Luis – *op. cit.*, 2013, pág. 36.

²⁵¹ COCHRANE, A. – *Understanding urban policy: a critical approach*. Blackwell, Oxford, 2007.

considerações. No essencial, estes especialistas consideram a Regeneração Urbana como uma política de intervenção em meio urbano que tem como objetivo final a requalificação de uma cidade ou parte dela. Para tal, segundo estes autores, torna-se necessário desenvolver no espaço a intervencionar um conjunto de intervenções e ações coerentemente programadas do ponto de vista teórico de modo poder-se potencializar os aspetos socioeconómicos, ambientais e funcionais, com o objetivo final de elevar substancialmente a qualidade de vida das populações residentes.

Ao encontro desta ideia vão também Jones e Evans,²⁵³ para quem a Regeneração Urbana é muito mais do que uma simples intervenção no edificado. Para estes, ela pressupõe, entre outros aspetos, a necessidade do planeamento, sendo que nele deve-se contemplar os fatores económicos, sociais e ambientais.

Como se vê, pelo exposto, o conceito de Regeneração Urbana é substancialmente diferente dos demais que falamos. Trata-se, na formulação de Peter Roberts e Hughs Sykes, acompanhada depois por vários outros especialistas, não só de uma intervenção arquitetónica, mas também de uma política, a qual pressupõe planos teóricos prévios. Por este motivo, o conceito de Regeneração Urbana não deve ser entendido de modo fechado, mas antes de uma forma abrangente, de modo a o mesmo poder abranger as mais variadas situações, desafios e oportunidades que um determinado contexto temporal e espacial, podem propiciar ao nível da degradação urbana. Assim, mais do que uma forma de intervenção no espaço e no edificado degradado, a Regeneração Urbana tem de ser uma resposta proactiva aos problemas urbanos, caso contrário estaremos na presença de outros conceitos.

A Regeneração Urbana, enquanto política e forma de intervenção arquitetónica no espaço, ao ter em consideração os aspetos ambientais,

²⁵² TALLON, A. – *Urban regeneration in the UK*. Routledge, Londres, 2010.

²⁵³ JONES, P; EVANS, J. – *Urban regeneration in the UK*. Sage, Londres, 2008.

socioeconómicos e funcionais, implica na sua fase de planeamento a consideração de várias premissas. Entre outras, de acordo com Barata Salgueiro, nesta fase deve ter presente o Arquiteto premissas como Estratégia, Flexibilidade, Sustentabilidade e Integração.²⁵⁴

Integração porque o sucesso da intervenção só pode ser alcançado se toda a área envolvente estiver presente no plano. Tal, entre outras vantagens, tem o mérito de trazer coerência e consistência ao plano.²⁵⁵

Estratégia, porque a mesma é fundamental. Sem ela qualquer plano está votado ao fracasso. Ela passa fundamentalmente por elencar um conjunto programado de objetivos e ações a atingir de modo a que se possa atingir a meta final.²⁵⁶

Flexibilidade, porque um plano de Regeneração Urbana não pode ser fechada. Pelo contrário, deve ser aberto de modo a que seja possível introduzir as alterações necessárias. Como se sabe, entre o plano teórico e a prática há diferenças. Há sempre situações não previstas que podem colocar entraves ou potencializar melhorias.²⁵⁷

Sustentabilidade. Esta premissa coloca-se mais nos dias de hoje do que noutros tempos. As preocupações dos nossos dias com as questões ambientais, socioeconómicas e financeiras, assim como com a eficiência energética, obrigam sobremodo o Arquiteto no momento de planear e projetar a pensar na Sustentabilidade. Esta tem como finalidade e objetivo garantir o futuro do espaço intervencionado. No fundo, trata-se pois de garantir que depois do plano e intervenção de Regeneração

²⁵⁴ BARATA SALGUEIRO, T. – The resilience of urban retail áreas, in *Retail planning for the resiliente city: consumption and urban regeneration* (org. Barata Salgueiro e Cachinho H.). Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2011, págs. 19-44.

²⁵⁵ MENDES, Luis – *op., cit.*, 2013, pág. 37.

²⁵⁶ *Idem.*

²⁵⁷ *Idem.*

Urbana a área intervencionada é sustentável por si só no futuro.²⁵⁸ Contudo, do nosso ponto de vista, ao proceder-se a um ato de Reabilitação Urbana, numa forma intrínseca está-se a induzir também o conceito de Arquitetura Sustentável, sendo esta uma prioridade para melhorar os ambientes construídos, transformando o seu processo linear. Estes padrões possuem características próprias para projetar e intervir. No essencial, observa um conjunto de trabalhos adequados, iniciando-se com o existente, de si já passado e com uma solução de compromisso torna-lo contemporâneo mas sem perda de identidade, devendo manter-se a arquitetura inicial, a memória do local e a sua importância cultural.

Neste sentido parece-nos ter razão Vítor Córias Silva que sobre a sustentabilidade nos diz de forma perentória o seguinte: *“A Arquitetura sustentável e a especialidade de Reabilitação Arquitetónica, apesar de terem feito até aqui percursos distintos, cruzam agora os seus caminhos de tal modo que quase poderíamos dizer que a arquitetura sustentável por excelência é a própria reabilitação. Os grandes princípios da sustentabilidade podem ser perfeitamente partilhados com o exercício da reabilitação: reduzir, reutilizar, reciclar, recuperar, renovar, respeitar”*.²⁵⁹

Em suma, no que à sustentabilidade diz respeito, a necessidade da observação da Sustentabilidade e Recuperação do património edificado passa do nosso ponto de vista pela lógica da diminuição de impacto ambiental, dado que estas duas soluções tendem pois a combater aquilo que podemos apelidar de degradação.

Pelo exposto e clarificados alguns conceitos essenciais, atrás mencionados, colocamos o nosso trabalho e o nosso projeto na óptica da Reabilitação e Regeneração Urbana.

²⁵⁸ MENDES, Lis – op.,cit., 2013, pag 37.

²⁵⁹ SILVA, Vítor Córias – *Revista de Arquitetura e Urbanismo*, n.º 4, 2005, pág.1.

No essencial, trata-se pois de redescobrir o local, ou seja os complexos industriais, em confronto com o global, com as manifestações culturais, as suas tradições e as suas particularidades. Nesse sentido, do nosso ponto de vista, é essencial reaprendermos a observar o património como um bem que interpreta identidade e que manifesta o valor de uma cultura, de algo que pode ser a expressão de uma circunstância histórica, a ciência de uma criação social ou a manifestação de uma tradição. É exatamente na exaltação no novo, na busca frenética da adaptação às tendências que reside a inquietação como património, ou seja, a valorização de proveitos que desempenham referências culturais ou naturais que traduzem a diferença e a diversidade, diante de um universo em que parâmetros globais são referências de vida.

Quando o conceito se revitaliza é executado, perante uma reinterpretação das manifestações culturais, exalta a vivacidade, ganha sentido para os envolventes, e especialmente aguça a identidade. Desta forma, o património é então definido como bem cultural, atingível ou inatingível. Dito doutra forma, ativa o valor e a identidade expressa da própria cultura, pois que o homem ao edificar um monumento está a manifestar a sua cultura através do estilo arquitetónico da obra.

Neste sentido, além dos conceitos atrás referidos e clarificados, há que ter em conta muitos outros.

Entre eles, o de obras de reconstrução. Ele pertence às obras de edificação subsequentes à demolição parcial ou total de uma construção existente, das quais cause a conservação ou a reconstituição das fachadas, da quantidade de pisos e da cércea. Depois, o de obras de ampliação, as quais resultam da mudança das características físicas de uma construção que já existe ou sua fração, designadamente a respetiva estrutura presente, a quantidade de fogos ou da compartimentação dos interiores, a cor ou a propriedade dos materiais de revestimento exterior, sem acréscimo da área pavimentada ou da cércea ou da implantação.

Além destes, também o de obras de conservação, obras dispostas a manter uma construção nas circunstâncias existentes à data da sua construção, ampliação, reconstrução ou alteração, designadamente as obras de reparação, limpeza e restauro. Readaptação, cujo conceito se relaciona direta e indiretamente com o de reabilitação, ou seja, o reajustamento do tecido edificado, o qual implica a edificação de novas conjunturas em termos de funcionalidade urbana, como readaptar o tecido urbano degradado, salientando, principalmente o seu caráter funcional, em que usualmente se efetuam intervenções complementares.

Reestruturação urbana. Trata-se de uma forma de intervenção no tecido urbano presente que tem o objetivo de fazer a introdução de novos princípios estruturantes do amontoado urbano ou de uma superfície urbana. A inserção de novos fatores estruturantes pode abarcar intervenções no âmbito da edificação, como por exemplo a inserção de equipamentos de proveito coletivo, dos espaços urbanos, invenção de novos espaços de recreio, lazer ou cultura, ou de infraestruturas urbanas, aqui mediante a abertura de novos caminhos ou a colocação de modernos sistemas técnicos de suporte ao funcionamento urbano. Assim, a reestruturação urbana implica usualmente a demolição de porções do edificado existente e, quase sempre, o remate do tecido excedente com novas construções. Regularmente há por isso, nesta perspetiva, lugar a modificações dos usos. A estrutura fundiária das áreas diretamente abarcadas sofre regularmente uma enorme alteração.

Igualmente importante é o conceito de Requalificação Urbana. Esta é uma vertente da renovação, reestruturação e reabilitação urbana, pelo que tem de estar também sempre presente na mente do Arquiteto. A requalificação urbana emerge usualmente ligada a objetivos estratégicos de progresso urbano. A melhoria e a valorização ambiental e vivencial das zonas urbanas ou industriais têm pois de ser regularmente tidas em conta pelo Arquiteto, dado que é este quem deve encontrar soluções dirimam problemas funcionais e ambientais. Nesse sentido, através da

requalificação urbana o Arquiteto deve procurar encontrar a identidade do local e fomentar o aparecimento de novas funções.

A Reutilização Urbana é também um conceito a ter em conta pelo Arquiteto, sobretudo se tivermos em linha de conta as novas conceções que gravitam em torno do Património e que grosso modo defendem, além da integridade física e identitária, a possibilidade de se criarem novas dinâmicas. No essencial, ela está pois relacionada com a reabilitação e a revitalização de áreas urbanas e patrimoniais.

Neste sentido, ela deve ser entendida como um procedimento introduzido sobre uma zona que se quer manter ou salvaguardar. Portanto, dentro do exposto, ela abrange o restauro e a conservação do edificado, envolve a conservação das suas características e, ao mesmo tempo, do nosso ponto de vista, deve possuir capacidade de atração.

Por fim o conceito de urbanidade, que aqui ligado ao do Património, nos serve de conclusão a este item. A Urbanidade é talvez, de todos os conceitos que falamos, o mais importante, dado associar-se ao passado, ao presente e ao futuro. A urbanidade mais do que um conceito arquitetónico é uma forma comum de coabitar o espaço e as suas funcionalidades. Trata-se de um modo de pensar o espaço urbano, tendo sempre presente o passado, o presente e o futuro, ou seja, a identidade, a funcionalidade e a sustentabilidade.²⁶⁰ De um modo geral, a cidade é um organismo vivo e que tem uma ordem espacial perceptível e de orientações. O termo de urbanidade deve ser pois percebido no sentido de uma forma de comportamento que impregna a vida. As edificações só dão as condições materiais para o crescimento do tipo de vida caracterizado pela urbanidade. Uma cidade vive da arte, da cultura, da história, assim como das vicissitudes do dia-a-dia das pessoas que nela habitam. Nela podem coexistir edifícios modernos e estilos antigos.

²⁶⁰ DIAS VALENTE, Luísa Maria – *Protagonismo do vazio: a urbanidade do território*. Tese de Doutoramento, Departamento de Representação e Teoria Arquitetónicas, Universidade da Corunha, 2014, pág. 202.

No entanto, a qualidade de vida nela depende do tipo da sua dependência relativamente à vida interior dos seus habitantes. A urbanidade é pois uma virtude social, cultural e política que define o homem atual na sua condição urbana. É neste sentido que a reabilitação e a regeneração urbana assumem particular importância, dado implicarem um reajustamento do tecido construído às novas posições em termos de funcionalidade urbana, ou seja, reajustar o tecido urbano degradado, realçando sobretudo o seu caráter residencial, industrial e, entre outros, o seu carácter histórico e identitário também.

É inequívoco que a reabilitação urbana está na ordem do dia. Quer no quadro das políticas públicas, quer no debate técnico-científico, quer ainda ao nível do mercado imobiliário e da indústria da construção, a reabilitação urbana surge como uma nova tendência que se tem vindo a evidenciar.

A reabilitação urbana tem vindo a ser uma prioridade de intervenção em todos os Municípios do país . Passeando por Portugal, verifica-se que se encontra devidamente plasmada no modelo estratégico de desenvolvimento territorial . São criados os novos Plano Diretores Municipais, que alguns são existentes há mais de trinta anos e começaram a adotar princípios de colmatção urbana, de contenção do perímetro edificado e de “saldo zero”, assumindo como estratégico o investimento na reabilitação e na regeneração de determinados conjuntos edificados e espaços públicos, através da concertação de iniciativas públicas e privadas.

São os Centros Históricos e os Primeiros anéis de Expansão Urbana, que abarcam as maiores propostas de delimitação das Áreas de Reabilitação Urbana, sofrendo as autarquias pressões de lóbis que criam um rumo por vezes excluído da textura, escala e do contexto .

CAPÍTULO IV

REGENERAÇÃO DE VAZIOS URBANOS INDUSTRIAIS

4.1 Vazios Urbanos, Reabilitação e Património

O Caso Francês

4.1.1 Sarlat, um Exemplo a Seguir.

Em França normalmente quando se trata de uma cidade abandonada pelos motivos que temos vindo a descrever, é vulgar chamar-se-lhe uma vila fechada. Entretanto, para um ou outro que resiste ainda por lá ficar, ou que vêm para a cidade habitada para casa de um filho ou familiar, lembram sempre a sua aldeia e dizem que lá está um tesouro, um património, um sonho. Pensam sempre que um dia lá voltarão. Lembram sempre as ruas, as praças, a catedral, etc.²⁶¹



Mapa nº 9- Localização de Sarlat.

Fonte: <http://www.rockofmilandes.com/en/directions/dordognevill>
[amap.php# beynac_castelnaud](http://www.rockofmilandes.com/en/directions/dordognevill)

²⁶¹ BÉCHEAU, Anne – *Sarlat 150 ans de restauration*, Geste Éditions, Espanha, 2013, pág. 13.

Foi a partir de 1962, com uma lei publicada por Malraux que tudo se começou a modificar nas velhas aldeias e vilas abandonadas. Entre muitas que existem em França, iremos procurar falar daquela que certamente reflete tudo quanto por lá se passou em termos de abandono e mais tarde em reabilitação e recuperação pela célebre lei de Malraux. Iremos portanto falar da *Ville de Sarlat*, uma vila sediada nos arredores de Bordéus, ou seja, uma vila localizada na famosa região da Aquitânia.

Tivemos consciência e necessidade de passarmos por lá e indagarmos, isto é, investigarmos cientificamente junto de um ou outro residente que nos podia falar das fases por que Sarlat passou.

Sarlat teve um impulso de valor da comunidade de Lyons – La – Forêt, que consiste numa comuna Francesa, sita na Região Administrativa da Alta Normandia, sendo uma das mais belas e visitadas aldeias de França, que apenas possui 752 habitantes. Pelo alto nível de recuperação, os utentes ou visitantes são cidadãos que atribuem à história e natureza um condão natural e sustentável.

Tivemos consciência e necessidade de passarmos por lá e indagarmos, isto é, investigarmos cientificamente junto de um ou outro que nos podia falar das fases por que Sarlat passou. Assim, entre muitos testemunhos recolhidos destacamos o de um francês já de certa idade que nos dizia que a sua infância a tinha passado no coração de Sarlat nos anos 60 e que guardava muito bem presentes ainda no seu espírito algumas recordações. Lembrava-se da cidade, da casa que ocupou com a sua família, do hotel da vila e que estava em frente à praça da Liberdade, etc. Em termos concretos, ele ignorava que o hotel da sua vida era um dos melhores em termos de património da região.

Lembrava-se ainda de na praça da Liberdade ser o campo de futebol onde os irmãos jogavam. Lembra-se ainda bem também das casas velhas a caírem, da escola de Jules-Ferry e de todas aquelas ruas

estreitas e que eram habitadas por famílias miseráveis que ocupavam casas insalubres. Quantas vezes mudaram de caminho para irem para a escola, não passando por lá mas sim em frente à catedral, pois que Sarlat noutros tempos foi residência de bispo, isto é, foi uma diocese. Independentemente deste aspeto, muitas destas casas eram habitadas por vagabundos pelo que era este o motivo pelo qual não passávamos junto destas casas. Em geral, e porque todos se conheciam em Sarlat, os mais jovens, as crianças portanto, eram frequentemente alvo de uma vigilância apertada por parte quer da família, quer dos comerciantes e demais habitantes.



Figura nº 33- Vista aérea sobre a praça central de Sarlat – Praça da Liberdade.

Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=722522&page=19>

Talvez por ter sido uma grande cidade noutros tempos, em termos de comércio e património construído, e por ter sido a dada altura abandonada, o realizador Jacquou Le Croquant e Éric Damain quiseram realizar um filme sobre esta histórica cidade. Curiosamente, enquanto decorreu as gravações do filme, tiveram necessidade de recrutar muitas pessoas para irem simular que lá viviam, pagando-lhes para se vestirem e viverem como na época em que a cidade auferiu de grande prestígio.

Tal como dissemos acima, a cidade de Sarlat é uma cidade fechada, pois desenvolve-se à volta de um mosteiro beneditino do século IX. Os monges instalaram-se lá, pois que esta região ficava na proximidade da via romana que ligava Limoges a Cahors, localidade onde se encontravam as relíquias dos santos Pardoux, Sacerdos, Mondane.

É assim que o nosso interlocutor alguns decénios depois e com grande admiração redescobriu Sarlat e que gosta dela como nunca e está atentar perceber os mistérios da história.

Numa segunda fase, o ator Johny Deep de férias pelo centro de França e com conhecimento da reabilitação de Sarlat, em 1978 rodou o filme “ Les Misérables “ filmado de uma forma Foi também cenário do filme “ Chocolate em 2000, sobre a direção de Rochay Zen, ainda exibido em 10 / 01 / 2016 com os atores Alfred Molina, udith Dench, de entre outros.

Todos os anos em Novembro é exibido o festival de cinema de Sarlat, sendo muito frequente a aderência, não somente pelo festival de cinema, mas também pelo seu encanto e feiras diárias que deslumbram qualquer visitante

Podemos dizer, por tudo quanto investigamos, que as aldeias e vilas históricas na Europa começaram a ter uma solução de partida exemplar; reabilitação e dinamização de Sarlat. Iremos pois procurar assim neste ponto da nossa Dissertação falar um pouco antes da restauração e ponderar, refletir pois sobre alguns pontos que a reabilitação da cidade nos trouxe.



Figura nº 34- Vista sobre uma das pracetas de Sarlat.

Fonte:

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=722522&page=11>

Esta terra de peregrinação era motivo para que os peregrinos repousassem em Sarlat. É assim que se explica, numa cidade pequena e do interior o aparecimento de muito e bons hotéis, tornando-se mesmo em certa medida uma cidade luxuosa²⁶².

O esplendor que a cidade de Sarlat exibiu durante boa parte da época medieval foi posto em causa em meados da época Moderna por um conjunto de guerras fratricidas, sobretudo pelas de carácter religioso que decorreram ao longo do século XVI e que conduziram à destruição de parte da vila, ao saque das relíquias dos santos e à destruição de muitas das igrejas. Em meados do século XVII, já depois dos conflitos religiosos que haviam assolado a França e da qual Sarlat se tornou vítima nas famosas Frondas, construiu-se o edifício atual da camara municipal, o palácio da justiça, a cadeia e mais algumas igrejas, as quais, nalguns casos vieram substituir as anteriores que haviam sido destruídas.

²⁶² BÉCHEAU, Anne – *op., cit.*, 2013, pág. 14.

Em concreto podemos dizer de tudo quanto consultamos, sobretudo da obra de Anne Bécheau, que o primeiro plano de ordenamento da cidade foi feito no princípio do século XVII por Jean Tarde²⁶³. Assim, enquanto nos tempos passados a cidade era como que uma ilha fechada com este urbanista ela abriu-se para o exterior através de boas acessibilidades.

As casas senhoriais até então existentes mas destruídas pela guerra foram restauradas, reconstruindo-se outras de alto requinte urbanístico, e construíram-se novos hotéis, uma vez que a importância de Sarlat era muita, nomeadamente pela atração das relíquias dos santos e por se encontrar na confluência de um conjunto de vias romanas ainda em circulação por essa altura.

Depois da Revolução Francesa de 1789 e sobretudo depois de 1810, Sarlat volta a ser aquilo que havia sido no seu estado original, .

Há imensos edifícios em Sarlat e que são mundialmente conhecidos. Entre eles há a catedral de Saint-Sacerdos onde se encontra a famosa *lanterna dos mortos*, enfim uma pequena capela sepulcral de planta circular e que remata a nível superior na forma de pináculo. Este monumento faz parte dos dezanove edifícios que os habitantes de Perigux retêm, tais como o hotel de Grézel, a capela de Saint Benôit, etc.

Em concerto, Sarlat volta a ser uma cidade pequena em que os seus habitantes, longe do fulgor e da prosperidade económica de outras eras, se tornam pobres, tal como de resto as suas atividades económicas, principalmente o comércio.

²⁶³ BÉCHEAU, Anne – op., cit., 2013, pág. 15.



Figura nº 35- Aspeto de uma das feiras de Sarlat.

Fonte: WWW.google.pt arquivos Sarlat – roteiros e mapas europa

-um homem precisa de viajar – 16 / 06 / 2015 – 11.35 h

Terminado o estigma da guerra provocado pela Revolução Francesa que perdurou por vários anos, Sarlat, tal como havia feito no passado, iniciou o seu processo de recuperação.

Em geral, a prosperidade e a vitalidade de Sarlat no plano regional prolongou-se até boa parte do século XX, conhecendo algumas dificuldades nos períodos das duas principais guerras, o que se verificou em toda a França. Sarlat à semelhança de outras localidades de França tornou-se também entre o século XIX e o século XX uma cidade industrial, ainda que relativamente pequena ou de média dimensão se assim o quisermos considerar. Mais tarde, aqui já no decurso do século XX, com a crise do pós-guerra muitas das indústrias urbanas faliram, criando autênticos vazios no meio da cidade. A par destes, também houve imóveis cujos habitantes os deixaram para irem para norte de França, onde depois da guerra passou a haver mais trabalho, uma vez que por essa

altura essa região necessitava de mão-de-obra para ser reconstruída. Um facto é que quando melhores dias chegaram a Sarlat ela tinha imensos vazios para reconstruir, sejam eles de traça antiga ou de feição industrial.

Sem receio de cometer qualquer erro, podemos dizer com razoável segurança, que a reabilitação e recuperação das aldeias, vilas e cidades de França começou precisamente com a vila de Sarlat. Não é por acaso que os franceses quiseram novamente quase nos nossos dias mostrar o que foi Sarlat e o que é hoje. Uma cidade histórica, cheia de um passado totalmente renovado, onde casas e pessoas, indumentária e costumes doutras épocas, ainda se mantêm, como cartaz turístico para as pessoas que querem saber como viviam os franceses nas épocas passadas. Hoje, passados todos estes anos, toda a cidade é Património Mundial da cultura, nada pode ser alterado sem se manter a traça original, seja na construção propriamente dita dos edifícios, seja nos materiais que se utilizam na mesma, ou mesmo nos usos e costumes tradicionais, que certas casas e famílias usam, para a manutenção dessa tradição. Também é um facto que o poder local paga e investe nestes encargos pois que com o turismo interno e externo recuperam todo o dinheiro gasto.

Para terminarmos esta parte, sobre Sarlat, falaremos ainda um pouco sobre o que aí se passou em 1974 em toda a cidade. Por esta altura procedeu-se a uma grande operação sobre os telhados, renovando-os quase todos à traça original, o mesmo se fazendo às fachadas dos edifícios através da limpeza das paredes e retiro de materiais não conformes à época original dos edifícios. Também as ruas e os caminhos foram por esta altura recuperados de modo a tudo pudesse circular mas mantendo-se sempre os materiais originais. Por tudo isto, a França quis realizar o festival da salvaguarda das cidades antigas sublinhando os esforços que todas as cidades deveriam fazer como Sarlat o fez. Foi o primeiro festival do mundo das cidades antigas.

4.1.2 Vilas e Cidades de França Reabilitadas Após Sarlat

Segundo Stéphane Bern no prefácio da famosa obra *Les plus beaux Villages de France*, há agora no século XXI nas vinte e quatro regiões francesas algumas aldeias que são autênticas pérolas dos franceses²⁶⁴. Entre elas temos La Roche-Guyon, Barfleur, Le Bec-Hellouin, Saint-Suliac, Baume-les-Messieurs, Salers, Les Baux-de-Provence, etc.

Todas estas e outras aldeias tiveram momentos de grande desenvolvimento comercial e industrial entre o século XIX e o fim da Segunda Guerra Mundial.

Com a morte de muitos jovens, com a fuga de muitas pessoas para a cidade e com a crise do pós-guerra, muitas destas vilas e aldeias ficaram praticamente abandonadas.

No que diz respeito aos espaços ocupados pelas indústrias pode dizer-se que esses foram os primeiros espaços a ficarem devolutos. Como se sabe, com o final da Segunda Guerra Mundial houve necessidade de muita mão-de-obra especializada e não especializada para reconstruir boa parte da França.

Estas vilas e aldeias, as mais pequenas portanto, foram como que esquecidas e abandonadas em favor das grandes cidades. Mais tarde, as pessoas já restabelecidas e com uma situação económica melhor

²⁶⁴ TOQUEVILLE, Aude et alii – *Les plus beaux Villages de France*, Sélection Reader's Digest, 2012.

começaram a sentir saudades da sua velha aldeia, do local onde nasceram e do qual guardavam ainda preciosas recordações. Foi então que começaram a procura-las e a descobrir novamente as suas raízes, a sua paisagem e a sua beleza, enfim algo que a cidade decididamente não lhes dava.

Assim, de um modo em geral, começaram por vir cada vez mais à aldeia, renovando e reabilitando as suas casas e procurando habita-las casualmente uns e definitivamente outros.

O grande problema que se lhes colocava, a todos os que regressavam eram os vazios fabris que outrora foram tão dinâmicos e tanta prosperidade haviam trazido a essas aldeias.

Sendo a França um dos países mais influentes da Europa e do Mundo, logo pertencendo ao Grupo dos G7 , pode-se afirmar por conhecimento pessoal que estamos a lidar com um país bem tratado ,reactivando e eliminando o seu estado de obsolência inicial; pós guerra , sendo lugares aparentemente esquecidos onde parecia predominar a memória do passado sobre o presente .

Sola Morales costuma dizer

Que fazer com estes enormes vazios de limites imprecisos e de vaga definição

Hoje poderemos constatar que o nível de conservação e intervenção faz com que França seja um dos maiores destinos turísticos.

Lyons La Foret



Mapa nº 10- Lyons la Foret- localização.

Fonte: WWW.google.pt arquivos Lyons la Foret -16/06/2015 – 11.55 h

Entre a segunda metade do século XX e os inícios do século XXI surgiram novas teorias urbanísticas de revitalização dos espaços vazios e que em certa medida foram beber da influência começada em Sarlat.



Figura nº 36- Lyons la Foret- Aspeto de uma recuperação.

Fonte: WWW.google.pt arquivos Lyons la Foret -17/06/2015 – 09.05 h

Enfim, como se sabe, na origem destes vazios urbanos, sobretudo dos industriais, estiveram pequenos negócios de cariz familiar que com o tempo evoluíram e deram lugar a pequenas e médias unidades fabris que após a Segunda Guerra Mundial, fruto da reconstrução nacional e das alterações do paradigma económico e industrial mundial levou à sua falência.

É assim portanto que estes vazios urbanos são preenchidos nas mais diversas funções, dado que se encontram no coração das vilas e aldeias.

De um modo geral, em todas as vilas e aldeias que vamos referir adiante, as funções que ocuparam esses vazios urbanos foram as residenciais, a turística e comercial, a económica e financeira, bem como os serviços, inclusive repartições do Estado. Muitas foram as famílias que quiseram vir habitar para as velhas unidades fabris, depois de adaptadas a tal função.

Não menos importante, foi a procura antes do aparecimento das grandes superfícies de espaços para um comércio muito personalizado de porta a porta.

Casos de referência e que convém a este respeito citar, pois são genéricos em todas elas, foi o aparecimento da banca, dos cafés, dos restaurantes, dos escritórios de médicos e advogados, assim como sedes de empresas, mas estas instaladas nas periferias.

Lyons-La-Forêt tornou-se rica em história e arquitetura nos últimos tempos. Esta pequena vila encontra-se hoje envolvida por uma densa floresta que outrora era muito procurada por toda a fidalguia para a caça. Por isso, aqui surgiram autênticos palacetes pertencentes à alta nobreza francesa.

Com o tempo, esta pequena povoação, um lugarejo de caça, cresceu e atraiu outras atividades económicas para além da caça. Independentemente deste aspeto, que motivou o crescimento da sua periferia, Lyons-La-Forêt é hoje um centro histórico muito procurado por turistas, artistas e intelectuais da mais variada natureza dada a sua beleza natural e humana. Vézelay é também uma pequena vila do interior da França e que dentro do contexto já aqui descrito merece ser observada e visitada.

Saint Quirin



Figura nº 37- Saint Quirin - Catedral recuperada.

Fonte: WWW.google.pt arquivos Lyons la Foret -17/06/2015 –11.21

Esta cidade localiza-se na parte Oeste de França . Inserida num zona de montanha, perto do limite espanhol. Durante a II Grande Guerra foi quase totalmente destruída. Ficou a Catedral ainda com algum abrigo

Para os sobreviventes, que também albergava animais e cereias, transformando-se num enorme celeiro, pois todos os habitantes o que colhiam, serviam-se d Catedral para os “ armazenar “.

Nos dias de hoje, dentro já de um novo paradigma de revitalização de vilas e aldeias históricas, ela guarda a uma natureza e serenidade naturais que tem atraído a si muitos artistas, nomeadamente escritores e pintores, dos quais de resto podemos destacar Pablo Picasso, René Char, Romain Roland, etc.

Em geral, o charme desta aldeia provém das suas velhas e restauradas casas onde hoje vivem famílias que provêm de longas gerações. Fora do vulgar e que hoje se encontra bem restaurada é a basílica de Santa Madalena, uma catedral à boa maneira gótica e que de boas dimensões apresenta várias naves, central e laterais e que no seu conjunto dão corpo e forma a uma cruz latina.

Saint-Quirin tem na essencial uma origem medieval e tal como as demais pequenas vilas e aldeias de França perdeu vitalidade e prosperidade ao longo do tempo, sobretudo entre o século XIX e o século XX. No século XIX a perda de vitalidade desta pequena aldeia deveu-se ao seu caráter rural e que grosso modo colidiu com os interesses da industrialização então em curso.

A penetração da máquina no campo libertou pois um número de mão-de-obra que desempregada viu-se forçada a migrar para a cidade em busca de trabalho. Mais tarde, nas primeiras décadas da segunda metade do século XX, a reconstrução do território francês destruído pela guerra levou a que boa parte da população rural aqui residente migrasse para esses territórios carentes de mão-de-obra.

Assim, em linhas muito gerais e resumidas se explica a desertificação e abandono desta pequena vila francesa de Saint-Quirin e

que na parte final do século XX, influenciado pelo sucesso de Sarlat, foi reconstruída e revitalizada, tendo-se introduzido novas funções, as quais até então inexistentes por aí: turismo e comércio.



Figura nº 38- Saint Quirin - Implantação no meio rural.

Fonte: WWW.google.pt arquivos Lyons la Foret -17/06/2015 – 12.35 h

Relativamente ao caso francês, que temos vinda a falar, ainda não dedicamos algumas palavras às vilas e cidades industriais e portuárias que prosperas noutros tempos se desvitalizaram economicamente nas últimas décadas, fruto das alterações políticas e económicas a nível mundial e ao qual não são alheios a Queda do Muro de Berlim e o triunfo da Globalização, dois fenómenos, dois acontecimentos históricos de que já demos conta anteriormente.

Assim, começaremos pela cidade portuária mediterrânica de Marselha, um exemplo dos reflexos da situação descrita.

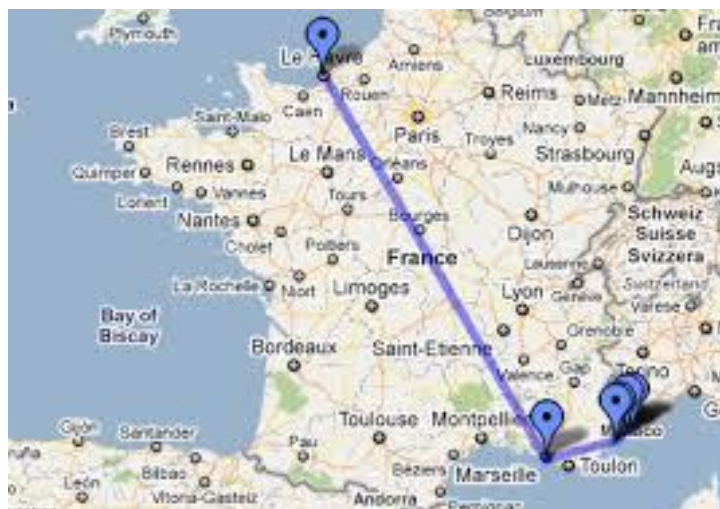
Marselha

Como bem sabemos, a França foi durante largas décadas um país bastante industrializado, escoando a sua produção através dos portos marítimos para o exterior. Um dos grandes portos por onde saíam os produtos maquinam facturados franceses foi o porto de Marselha.

De acordo com o que lemos e investigamos podemos dizer que na cidade de Marselha surgiram grandes vazios urbanos, nomeadamente de foro industrial. Ora, esta situação deveu-se a um conjunto de fatores e acontecimentos históricos, os quais aludimos anteriormente mas que para o caso concreto que aqui agora falamos se tornam muito importantes para compreensão do declínio do porto de marselha.

Como se sabe, a Tunísia, a Argélia, Marrocos, etc., foram colónias francesas até meados da década de sessenta e que se serviram quase exclusivamente de produtos maquina facturados através do porto de Marselha. É assim, que após a independência destas colónias, o que se dá ao longo da década de 1960, a maior parte da indústria marselhesa, que estava vocacionada para o norte de África caiu em autêntico declínio, deixando assim grandes

Este não só servia a cidade como todo o interior da França, nomeadamente a zona do Languedoque e sul da Provença, pois que ao grande rio Garona, foi aberto um canal desde Toulouse até Marselha, também chamado e conhecido pelo Canal do Midi. Deste modo, a França podia escoar todos os seus produtos industriais e agrícolas, através dos portos marítimos de Bordéus e de Marselha.



Mapa nº 11- Marselha – Localização e implantação dos mares.
Fonte: www.Dicas de França - Marselha -18/06/2015 – 10.14 h

Marselha, local onde a globalidade se movimenta . Verifica-se quando se visita .



Figura nº 39- Marselha – Vista do Rio Gorona.

Fonte: www.Dicas de França - Marselha -18/06/2015 – 11.23 h

No interior da cidade marselhese havia bastante indústria e na orla marítima armazéns que servia para receber os produtos importados assim como os que se destinavam à exportação e que vinham de várias partes do sul de França.

No interior da cidade marselhese havia bastante indústria e na orla marítima armazéns que servia para receber os produtos importados assim como os que se destinavam à exportação e que vinham de várias partes do sul de França. Marselha que até então havia sido uma cidade com uma grande dinâmica comercial, portuária e de serviços, quase que “fechou as portas”.

Como resolver esta situação de vazios no interior de Marselha? Grandes planos governamentais e locais foram feitos para ocupar esses espaços urbanos vazios. Com o tempo, sobretudo entre os finais do século XX e os inícios do século XXI, começaram a ser preenchidos, ocupados portanto, muitos desses espaços através de novos serviços que entretanto surgiram, designadamente através do turismo por exemplo. Muitos destes espaços urbanos vazios tornaram-se pois em unidades hoteleiras, designadamente hotéis, bares, restaurantes, discotecas, etc. Alguns destes espaços, tal como tem vindo acontecer noutros países também, foram transformados em complexos residências, mantendo ou procurando manter no entanto todas as fachadas de origem como forma de respeitar a originalidade e o percurso histórico do local. Numa visita de estudo, ultimamente lá efetuada, foi com satisfação que verifiquei que numa das antigas unidades fabris se encontrava uma faculdade superior .

O que aconteceu com a zona do porto de Marselha também se verificou com o célebre canal do Midi, vítima do processo de desindustrialização de França e da Europa e ao qual muito se devem às transformações ocorridas no mundo contemporâneo, designadamente

após a queda do Muro de Berlim e o triunfo da Globalização que teve o condão de trazer à ribalta da economia mundial novos países, muitos dos quais saídos da descolonização da segunda metade do século XX.



Figura nº 40- Marselha – Vista geral do litoral.

Fonte: www.Dicas.de França - Marselha -18/06/2015 – 12.19 h

Assim, sobretudo por estes motivos, o canal do Midi, desde Toulouse até Marselha deixou de ter uso, servindo hoje apenas de ancoradouro a navios de pequeno porte, junto das cidades e vilas por onde passa e que servem de bares, restaurantes e pequenos hotéis.

4.2 Vazios Industriais: Exemplos de Recuperação

4.2.1 Alguns Outros Exemplos Internacionais

Tendo em consideração tudo quanto se expôs ao longo deste trabalho de investigação científica, parece claro, quanto a nós, que os

velhos equipamentos industriais podem ser justamente considerados como Património Cultural. Na verdade, como referido, eles marcam de forma clara e inequívoca uma época, pelo que do ponto vista material eles podem ser entendidos como marcos fundamentais de uma era e de uma sociedade, neste caso da Sociedade Industrial. A proximidade temporal que temos em relação a esta Sociedade tem levado no entanto por vezes o Homem a desconsiderar esta tipologia de património. Regra geral, o abandono dos velhos equipamentos industriais não se deu somente na região do Vale do Ave ou no concelho de Vila Nova de Famalicão, bem pelo contrário. Como já referido, este abandono ocorreu um pouco por todo o mundo industrializado e como tal o fenómeno tem sido também sentido em Portugal.

No essencial, o declínio, obsolência e degradação dos velhos espaços industriais, muitos dos quais transformando-se em autênticos vazios urbanos, resultaram da própria evolução económica e tecnológica. Com efeito, estas acarretaram a deslocalização da indústria para as novas áreas periféricas, e a deslocalização da indústria para as economias emergentes. Paralelamente, a evolução e os progressos tecnológicos, em muitos casos, tornaram a fábrica mais pequena e menos dependente de um grande número de mão-de-obra, pelo que as velhas instalações fabris tornaram-se demasiado grandes para as novas exigências. Ao mesmo tempo, fruto também da introdução de novas tecnologias e da melhoria das vias de comunicação rodó e ferroviárias, muitas fábricas deixaram ao abandono o seu espaço original, instalando-se nas novas periferias, sobretudo nas novas zonas industriais, entretanto criadas para o efeito. Por esse facto, as antigas instalações fabris do período industrial, memória viva da Revolução Industrial que se descreveu, têm sido votadas ao abandono e em muitos casos até têm sido pura e simplesmente demolidas, surgindo no seu lugar centros comerciais e bairros residenciais que em nada perpetuam a memória de um espaço que é mais antigo e representativo de uma época. Enfim, dentro do exposto, fruto portanto das transformações económicas e tecnológicas, a

humanidade, de um modo geral, tem negligenciado os antigos edifícios industriais. Esta negligência tem no entanto ocupado o pensamento de algumas mentes, as quais perante o sucedido se têm preocupado com uma melhor clarificação da noção de Património. Se é verdade que os vestígios dessas épocas têm merecido atenção especial de salvaguarda por parte das autoridades, por que razão devemos nós deixar destruir os vestígios mais recentes? Não serão eles símbolos identitários de uma época? Será que o conceito de Património se deve ligar somente ao aspeto cronológico? Se assim for, que herança cultural mais recente poderá deixar-se para as gerações vindouras? Não terão elas também direito a conhecer as nossas formas e estilos de vida? Quanto a nós, parte da solução destes problemas passam pelo Arquiteto. Com efeito, é a este quem cabe desenhar e projetar sobre o local. Por que razão há de o Arquiteto projetar num vazio urbano industrial um edifício ou conjunto de edifícios totalmente novos e desfasados da envolvência local e do seu contexto histórico? Será que ao criar de novo o Arquiteto não pode encontrar soluções que estejam em consonância com a memória do local?

Holanda



Figura nº 41- Westergasfabriek (Holanda).

Fonte: <http://amsterdaminside.nl/wp-content/uploads/2014/07/Westergasterras>

Do nosso ponto de vista, entram aqui diversos ramos da Arquitetura e de um modo particular a Regeneração Urbana.

Como referido, a Regeneração Urbana implica previamente o estudo do local sobre o qual o Arquiteto vai intervir de modo a que este possa elaborar um plano coerente e sustentável.

Nesse sentido, torna-se necessário, do nosso ponto de vista, apreender o contexto histórico do espaço a intervencionar de modo a compreender o valor e potencial histórico e patrimonial do mesmo como símbolo identitário de uma época e sociedade. Em seguida torna-se imperativo caracterizar o estado de conservação e abandono a que foi votado, procurando em simultâneo estudar e analisar casos semelhantes de modo a poder encontrar as melhores soluções urbanísticas e arquitetónicas. Em suma, são estas as preocupações que nos têm ocupado ao longo da nossa Thesis.

Quanto a nós o Arquiteto, quando na presença de um vazio urbano industrial, deve ter presente o contexto histórico em que ele surgiu, a história industrial do espaço em si, e os motivos que geraram o seu abandono, pois só dessa forma é possível respeitar a memória identitária do local. Paralelamente, quanto a nós também, o Arquiteto deve ter presente outros casos de estudo, de modo a poder encontrar as melhores soluções urbanísticas para o local.

A reabilitação dos velhos complexos industriais que se transformaram em vazios urbanos não é um facto novo. A nível internacional, um pouco por todo lado, fundamentalmente nos países mais industrializados, nas últimas décadas tem-se procurado dar um novo rumo às velhas instalações do período industrial. A este respeito, entre outros, quem melhor estudou esta questão foi José Veloso Queirós Carvalho, que a propósito do seu estudo sobre a LX Factory procurou

averiguar o que tem sido feito noutros países.²⁶⁵ Na Holanda, mais concretamente em Amesterdão são vários os exemplos de reconversão, tal como o grande complexo industrial Westergasfabriek. A regra a seguir era a da reconversão dos edifícios, mantendo exteriormente quase todos os elementos que os relacionam com a Revolução Industrial.

Áustria



FiFigura nº 42- Werkstaten und Kulturhaus (Austria).

Fonte:http://www.queercitypass.com/wp-content/uploads/2015/06/WUK_aussen.jpg

Na Eslovénia, em Liubliana, o antigo quartel militar, que havia sido construído em 1888, foi transformado numa zona cultural, tendo sido no entanto preservado o seu carácter identitário e histórico.

Os velhos edifícios da parte norte do antigo quartel encontram-se hoje ocupados por artistas, enquanto na zona sul do mesmo funciona a

²⁶⁵ CARVALHO, José – *A reciclagem dos usos industriais e as novas tipologias de actividades e espaços de cultura. Caso de estudo: LX Factory*. Lisboa, IST UTL, 2009, págs. 135-178.

sede do Ministério da Cultura. No mesmo local foram ainda criados espaços lúdicos, destinados sobretudo museus e à realizações de exposições. Paralelamente, e porque o Arquiteto não pode também cair no erro de tudo querer preservar, foram construídos novos edifícios, os quais se destinam a atividades que nada têm a ver com o património ou a cultura.

Neste caso, a opção arquitetónica encontrada pelo Arquiteto passou fundamentalmente por criar na fachada dos novos edifícios alguns elementos que os envolvem-se com o local histórico.

Em Viena, na Áustria, a antiga fábrica de comboios Werkstaten und Kulturhaus, também do período industrial, foi convertida num espaço de cultura e lazer.

O Arquiteto neste caso respeitou a integridade do edifício, desenvolvendo no seu interior alas com diversas valências, designadamente através da criação de espaços para exposições, congressos, explanadas e lojas comerciais. Em Helsínquia, na Finlândia, a antiga fábrica Kaaspelitehdas, cujos edifícios datam de 1922, é hoje um espaço lúdico que reúne artistas, empresas e museus.

Neste caso, o projeto arquitetónico contemplou várias estratégias. Por um lado respeitou a memória identitária da fábrica através da manutenção de alguns dos seus edifícios, cujos espaços foram destinados a três museus, um hotel, e salas de exposições, espetáculos e festivais. Por outro, foram criadas novas edificações, as quais se relacionam fundamentalmente com a criação de espaços destinados a incubadoras de empresas e a centros de pesquisa e investigação.

Finlândia



Figura nº 43- Kaapelitehdas (Finlândia).

Fonte: <http://www.my-life-in-helsinki.com/dss00253-1-c1000-800.jpg>

Em França, mais concretamente na cidade de Marselha, a velha unidade fabril de tabaco Friche Belle de Mai, foi reconvertida em 1992 num centro cultural. Manteve a mesma no entanto toda a integridade exterior dos seus edifícios. Em Londres, a fábrica Battersea Power Station, do período industrial, construída em 1930, foi transformada num complexo habitacional, este sem qualquer tipo de atividade histórico-cultural. Manteve a mesma intata o caráter identitário da fachada dos seus edifícios, os quais constituem marcos fundamentais da Arte Deco.

Como se vê, o conjunto de casos aqui relatados, apontam quase todos para a reconversão cultural dos velhos equipamentos industriais. A única exceção, que de resto se referiu, foi a da antiga fábrica Battersea Power Station, a qual deu lugar a um espaço habitacional.

No essencial, como resumidamente se viu, na maioria dos casos, as velhas unidades fabris da era industrial foram recuperadas, reabilitadas e regeneradas do ponto de vista urbanístico. No fundo

procurou-se recuperar e reabilitar as estruturas arquitetónicas, muitas das quais degradadas e em estado adiantado de ruína e derrocada.

A reabilitação dos antigos edifícios, na generalidade dos casos, implicou a demolição de espaços interiores, os quais deram depois lugar a outros, que novos se destinaram, conforme os casos, a museus, hotelaria, comércio, serviços, etc. No respeitante às fachadas dos edifícios, que são do ponto de vista patrimonial a parte mais importante, dado serem aí que se encontram inscritos os marcos históricos e os símbolos identitários, na generalidade dos casos, a opção arquitetónica passou por manter intactas todas as suas características.

A operação arquitetónica efetuada neste domínio foi a da prática do restauro. A reconversão destes antigos complexos industriais em museus e salas de exposições, congressos e espetáculos, em hotéis e restaurantes, ou explanadas, entre outras valências, permitiram a consumação da Regeneração Urbana. Ou seja, dito por outras palavras, através da reabilitação, recuperação e restauro, assim como dotando-os de novas valências e funcionalidades, tem sido possível não só Regenerar urbanisticamente estes espaços abandonados, obsoletos e degradados, como manter toda a simbologia identitária da época a que pertencem.

Tendo em consideração tudo quanto se expôs ao longo deste trabalho de investigação científica, parece claro, quanto a nós, que os velhos equipamentos industriais podem ser justamente considerados como Património Cultural. Na verdade, como referido, eles marcam de forma clara e inequívoca uma época, pelo que do ponto de vista material eles podem ser entendidos como marcos fundamentais de uma era e de uma sociedade, neste caso da Sociedade Industrial. A proximidade temporal que temos em relação a esta Sociedade tem levado no entanto por vezes o Homem a desconsiderar esta tipologia de património.

Regra geral, o abandono dos velhos equipamentos industriais não se deu somente na região do Vale do Ave ou no concelho de Vila Nova de Famalicão, bem pelo contrário. Como já referido, este abandono ocorreu um pouco por todo o mundo industrializado e como tal o fenómeno tem sido também sentido em Portugal.

No essencial, o declínio, obsolência e degradação dos velhos espaços industriais, muitos dos quais transformando-se em autênticos vazios urbanos, resultaram da própria evolução económica e tecnológica. Com efeito, estas acarretaram a deslocalização da indústria para as novas áreas periféricas, e a deslocalização da indústria para as economias emergentes.

Paralelamente, a evolução e os progressos tecnológicos, em muitos casos, tornaram a fábrica mais pequena e menos dependente de um grande número de mão-de-obra, pelo que as velhas instalações fabris tornaram-se demasiado grandes para as novas exigências. Ao mesmo tempo, fruto também da introdução de novas tecnologias e da melhoria das vias de comunicação rodovias e ferroviárias, muitas fábricas deixaram ao abandono o seu espaço original, instalando-se nas novas periferias, sobretudo nas novas zonas industriais, entretanto criadas para o efeito.

Por esse facto, as antigas instalações fabris do período industrial, memória viva da Revolução Industrial que se descreveu, têm sido votadas ao abandono e em muitos casos até têm sido pura e simplesmente demolidas, surgindo no seu lugar centros comerciais e

4.3 Vazios Industriais – Soluções a Preconizar

4.3.1 A Ação Pertinente do Arquiteto

Tendo em consideração tudo quanto se expôs ao longo deste trabalho de investigação científica, parece claro, quanto a nós, que os velhos equipamentos industriais podem ser justamente considerados como Património Cultural. Na verdade, como referido, eles marcam de forma clara e inequívoca uma época, pelo que do ponto vista material eles podem ser entendidos como marcos fundamentais de uma era e de uma sociedade, neste caso da Sociedade Industrial.

A proximidade temporal que temos em relação a esta Sociedade tem levado no entanto por vezes o Homem a desconsiderar esta tipologia de património.

Regra geral, o abandono dos velhos equipamentos industriais não se deu somente na região do Vale do Ave ou no concelho de Vila Nova de Famalicão, bem pelo contrário. Como já referido, este abandono ocorreu um pouco por todo o mundo industrializado e como tal o fenómeno tem sido também sentido em Portugal.

No essencial, o declínio, obsolência e degradação dos velhos espaços industriais, muitos dos quais transformando-se em autênticos vazios urbanos, resultaram da própria evolução económica e tecnológica. Com efeito, estas acarretaram a deslocalização da indústria para as novas áreas periféricas, e a deslocalização da indústria para as economias emergentes. Paralelamente, a evolução e os progressos tecnológicos, em muitos casos, tornaram a fábrica mais pequena e menos dependente de um grande número de mão-de-obra, pelo que as velhas instalações fabris tornaram-se demasiado grandes para as novas exigências. Ao mesmo tempo, fruto também da introdução de novas tecnologias e da melhoria das vias de comunicação rodó e ferroviárias, muitas fábricas deixaram ao abandono o seu espaço original, instalando-se nas novas periferias, sobretudo nas novas zonas industriais, entretanto criadas para o efeito.

Por esse facto, as antigas instalações fabris do período industrial, memória viva da Revolução Industrial que se descreveu, têm sido votadas ao abandono e em muitos casos até têm sido pura e

simplesmente demolidas, surgindo no seu lugar centros comerciais e bairros residenciais que em nada perpetuam a memória de um espaço que é mais antigo e representativo de uma época.

Enfim, dentro do exposto, fruto portanto das transformações económicas e tecnológicas, a humanidade, de um modo geral, tem negligenciado os antigos edifícios industriais. Esta negligência tem no entanto ocupado o pensamento de algumas mentes, as quais perante o sucedido se têm preocupado com uma melhor clarificação da noção de Património. Durante muito tempo esta noção abrangeu fundamentalmente os vestígios deixados pelo homem em épocas mais recuadas, como a pré-história, o período romano e a idade média.

Se é verdade que os vestígios dessas épocas têm merecido atenção especial de salvaguarda por parte das autoridades, por que razão devemos nós deixar destruir os vestígios mais recentes?

Não serão eles símbolos identitários de uma época?

Será que o conceito de Património se deve ligar somente ao aspeto cronológico?

Se assim for, que herança cultural mais recente poderá deixar-se para as gerações vindouras?

Não terão elas também direito a conhecer as nossas formas e estilos de vida?

Quanto a nós, parte da solução destes problemas passam pelo Arquiteto. Com efeito, é a este quem cabe desenhar e projetar sobre o local. Por que razão há de o Arquiteto projetar num vazio urbano industrial um edifício ou conjunto de edifícios totalmente novos e desfasados da envolvência local e do seu contexto histórico?

Será que ao criar de novo o Arquiteto não pode encontrar soluções que estejam em consonância com a memória do local?

Do nosso ponto de vista, entram aqui diversos ramos da Arquitetura e de um modo particular a Regeneração Urbana.

Como referido, a Regeneração Urbana implica previamente o estudo do local sobre o qual o Arquiteto vai intervir de modo a que este possa elaborar um plano coerente e sustentável.

Nesse sentido, torna-se necessário, apreender o contexto histórico do espaço a intervencionar de modo a compreender o valor e potencial histórico e patrimonial do mesmo como símbolo identitário de uma época e sociedade. Em seguida torna-se imperativo caracterizar o estado de conservação e abandono a que foi votado, procurando em simultâneo estudar e analisar casos semelhantes de modo a poder encontrar as melhores soluções urbanísticas e arquitetónicas. São estas as preocupações que nos têm ocupado ao longo da nossa *Thesis*.

A reabilitação dos velhos complexos industriais que se transformaram em vazios urbanos não é um facto novo.

A nível internacional, um pouco por todo lado, fundamentalmente nos países mais industrializados, nas últimas décadas tem-se procurado dar um novo rumo às velhas instalações do período industrial.

Conforme atrás desenvolvido, verificamos diversidades nas recuperações ; na Holanda, mais concretamente em Amesterdão são vários os exemplos de reconversão, tal como o grande complexo industrial Westergasfabriek. A regra a seguir era a da reconversão dos edifícios, mantendo exteriormente quase todos os elementos que os relacionam com a Revolução Industrial.

Na Eslovénia, em Liubliana, o antigo quartel militar, que havia sido construído em 1888, foi transformado numa zona cultural, tendo sido no entanto preservado o seu carácter identitário e histórico.

Os velhos edifícios da parte norte do antigo quartel encontram-se hoje ocupados por artistas, enquanto na zona sul do mesmo funciona a sede do Ministério da Cultura

Em Viena, na Áustria, a antiga fábrica de comboios Werkstaten und Kulturhaus, também do período industrial, foi convertida num espaço de cultura e lazer

Em França, mais concretamente na cidade de Marselha, a velha unidade fabril de tabaco Friche Belle de Mai, foi reconvertida em 1992 num centro cultural. Manteve a mesma no entanto toda a integridade exterior dos seus edifícios. Em Londres, a fábrica Battersea Power Station, do período industrial, construída em 1930, foi transformada num complexo habitacional, este sem qualquer tipo de atividade histórico-cultural. Manteve a mesma intacta o caráter identitário da fachada dos seus edifícios, os quais constituem marcos fundamentais da Arte Deco.

Em Helsínquia, na Finlândia, a antiga fábrica Kaaspelitehdas, cujos edifícios datam de 1922, é hoje um espaço lúdico que reúne artistas, empresas e museus.

Verifica-se que a observação dos espaços possui um caráter ambíguo e uma pertinência como já referida, muito pluralista. Contudo, tudo o que é preconizado, foi certamente justificado no âmbito da história e memória do local, pese embora; opinião pessoal, que buscam protagonismo aquelas que apresentam traços de soluções aerolíticas.

4.3.2 A Deontologia do Arquiteto

O n.º 2 do Regulamento da Ordem dos Arquitetos ordena que :

*2. Qualquer que seja a forma de actividade, deverá o arquitecto ter consciência do carácter essencial da sua actividade como **intérprete e servidor da cultura e da sociedade de que faz parte, devendo ter sempre***

presente que a arquitectura é uma profissão de interesse público.

Enquanto tal está sujeito às normas gerais de conduta dessa mesma sociedade e, particularmente, àquelas que integram o seu código deontológico, mesmo que não escritas, mas que sejam consideradas aceites como correntes no normal exercício da actividade profissional, devendo os Conselhos de Disciplina publicar regularmente os seus acórdãos e deliberações, que constituem, também, normativos de jurisprudência.

Aplicando o princípio acima, o Arquitecto, como profissional que o é, quando na presença de um vazio urbano industrial, deve ter presente;

o contexto histórico em que ele surgiu,
a história industrial do espaço em si, e
os motivos que geraram o seu abandono,

Só dessa forma será possível respeitar a memória identitária do local. Paralelamente, o Arquitecto deve ter presente outros casos de estudo, como exemplo positivo, fator de auxílio para encontrar as melhores soluções urbanísticas para o local.

Alguns Arquitectos idealizam que nem tudo pode ser preservado.

Caem em erro quando projectam de forma desamparada novos edifícios nos locais com história e memória, os quais se destinam a atividades que nada têm a ver com o património ou a cultura. São técnicos economicistas, não técnicos de Arquitectura. Em alguns casos ainda respeitam parcialmente fachada a título de preservar alguns elementos que se envolvem de forma encapotada no local como histórica.

As soluções existentes são várias e muitas com valia .

O Arquitecto poderá respeitar a integridade do edifício, desenvolvendo no seu interior alas com diversas valências, designadamente através da criação de espaços para exposições,

congressos, explanadas e lojas comerciais . Neste caso, o projeto arquitetónico deverá contemplar várias estratégias.

Por um lado respeito da memória identitária da fábrica através da manutenção de alguns dos seus edifícios, cujos espaços poderão ter funções diversas , tais como museus, hotéis , salas de exposições, espetáculos e festivais, com caris cultural. Por outro lado estão a ser projectados novos espaços relacionados fundamentalmente com a criação de espaços destinados a incubadoras de empresas e a centros de pesquisa e investigação, que pela nobreza da função, tendo em consideração a conjectura económica, é observado como uma solução premente e bem vinda quando bem estudada, projectada e justificada.

Como se vê, o conjunto de casos ,apontam para uma reconversão cultural dos velhos equipamentos industriais.

Essencialmente em alguns casos o Arquiteto opta por projetar nas velhas unidades fabris da era industrial uma recuperação, reabilitando e regenerando esses espaços, pois do ponto de vista urbanístico poderão ser considerados não espaços . No fundo procura-se recuperar e reabilitar estruturas arquitetónicas, muitas das quais degradadas e em estado adiantado de ruína e derrocada, que não passam de atentados à saúde pública.

Alguns processos de reabilitação dos antigos edifícios, implica a demolição de espaços interiores, os quais darão lugar a outros espaços com formas pluralistas. Outros processos por vezes serão na totalidade demolidos, resistindo nestes casos forças exteriores superiores, como o desinteresse político.

Quanto às fachadas dos edifícios, que são do ponto de vista patrimonial uma parte importante, por ser aí que se encontram inscritos os marcos históricos e os símbolos identitários, na generalidade dos casos, a opção arquitetónica passou por manter intactas todas as suas características.

A operação arquitetónica efetuada neste domínio é a da prática do restauro. A reconversão destes antigos complexos industriais em museus e salas de exposições, congressos e espetáculos, em hotéis e restaurantes, ou explanadas, entre outras valências, como já referido, permitirão a consumação da Regeneração Urbana.

Ou seja, dito por outras palavras, através da reabilitação, recuperação e restauro, assim como dotando-os de novas valências e funcionalidades, tem sido possível não só Regenerar urbanisticamente estes espaços abandonados, obsoletos e degradados, como manter toda a simbologia identitária da época a que pertencem.

Como tal, a intervenção do Arquiteto é absolutamente indispensável e este tem o dever profissional e deontológico de analisar as variáveis que pesam e condicionam a solução a preconizar e esta para se tornar num objeto arquitetónico terá de assumir cumplicidade, respeitando a paisagem, o ambiente, a memória e a história, somente assim se poderá afirmar que a solução é socialmente justa e amigo do ambiente, não esquecendo a viabilidade económica.

4.4 Vazios Industriais

Exemplos de Recuperação em Portugal

4.4.1 O Caso do Porto (Oporto)

Como observado no ponto anterior, o destino que tem sido dado aos Vazios Urbanos de natureza industrial noutros países tem sido fundamentalmente o cultural. Neles, como se viu, respeitando a sua integridade física e identitária, marcas e símbolos do período industrial portanto, têm sido criados espaços de cultura e lazer, designadamente salas para exposições e congressos, museus, explanadas, hotéis e restaurantes, e em alguns casos até centros de pesquisa e de investigação,

estes relacionados muitas das vezes com projetos de incubadoras de empresas. Como se viu, em muitos casos, pelo menos junto dos complexos mais marcantes do período industrial, foi possível encontrar valências e funcionalidades novas, as quais nada têm a ver com a função para que inicialmente foram construídos. Apesar disso, são essas novas funcionalidades que permitem que eles continuem a existir.

E em Portugal? Como surgiram os Vazios Urbanos? Qual tem sido o destino dado aos antigos vazios urbanos em geral e de um modo particular aos industriais? Será que os mesmos têm tido a tendência evidenciada noutros países? Ou pelo contrário, será que este género de Património tem sido esquecido e portanto destruído, construindo-se no seu lugar espaços totalmente novos, sem respeitarem o seu carácter identitário e histórico?

Em Portugal são muitos os exemplos de vazios urbanos, apesar de o país ser pequeno e a sua indústria ter sido implementada tardiamente. As cidades onde mais rapidamente surgiram esses vazios foram Porto, Lisboa, Covilhã, Matosinhos, Vila Nova de Gaia, Aveiro, Braga, e entre outras, Famalicão, área sobre a qual incide de modo particular o nosso estudo.

No Porto dado que a indústria se implantou originalmente dentro ou muito próximo da cidade, quando as fábricas fecharam ou se mudaram para os novos pólos industriais, esses grandes edifícios, muitos dos quais vindos da era industrial de que falamos, ficaram desocupados. O que foi feito com eles, dado terem perdido a sua função original?

Em geral, só muito recentemente é que lhes tem sido dada, através dos Planos Diretores Municipais, permissão para serem readaptados. No essencial, uns foram transformados em zonas residenciais, sendo obrigatório a manutenção da fachada, ponto de referência de modo a manter viva a memória da época industrial. Nesta situação estamos-nos a recordar por exemplo de alguns edifícios na zona de Campanhã, assim como aqueles que se podem contemplar em Lordelo

do Ouro, junto ao rio Douro. Outros porém, foram adaptados à hotelaria, dado que o turismo tem tido uma implementação bastante acentuada nos últimos anos.

Como a cidade era deficitária em equipamentos hoteleiros, dado a recente procura, aquilo que se tem feito nos últimos anos tem passado fundamentalmente pela reabilitação de edifícios da época moderna e industrial, reconvertendo-os em unidades hoteleiras. Por fim, ao nível do que se tem feito na cidade do Porto, casos há em que muitos edifícios da época industrial foram pura e simplesmente destruídos para darem lugar a novas urbanizações e construções em altura. Por tudo isto, e também por a cidade do Porto ser relativamente pequena, hoje em dia é já raro encontrar-se vazios urbanos de natureza industrial completamente desagradados e abandonados.

O conceito de vazio urbano é como se teve a oportunidade de ver bastante amplo e por conseguinte contempla em si várias outras dimensões. Além dos vazios industriais na cidade do Porto sobressai também um outro tipo de vazio urbano, o residencial, isto é, aquele que se prende com os espaços de residência e comércio.

Este tipo de vazio, quando localizado no centro histórico ou na zona da sua antiga periferia é também uma forma de património, dado na generalidade dos casos se estar na presença de construções antigas, muitas das quais até intimamente ligadas aos primórdios da industrialização na cidade.

De um modo geral, os vazios urbanos na cidade do Porto encontram-se relacionados com a deslocalização da indústria para a periferia e com a consequente perda de população no seu interior.

Como se pode ver no que se apresenta, a população da cidade do Porto tem vindo a diminuir. Se em 2001 contava esta cidade com cerca de 263131, em 2011 a mesma tinha já somente 237559 habitantes. Ora estes números dizem-nos que há uma variação negativa de cerca de 25572

habitantes, o que em termos percentuais significa uma diminuição de 9,72%. menos crianças e morre-se mais tarde, no entanto, a maioria deste números para a cidade do Porto não terá tanto a ver com isso, mas antes com a saída de populações do seu interior para os concelhos limítrofes à cidade, senão vejamos:

Vila Nova de Gaia, do outro lado do rio Douro, apresenta um crescimento demográfico bruto de 13343 habitantes (4,62%); Matosinhos, outro concelho limítrofe, apresenta um saldo positivo de 4999 habitantes (2,95%), o mesmo sucedendo com Gondomar (2,50%), Valongo (9,01%), e, sobretudo, com a Maia.

Quadro n.º 4 - Evolução da População na Área Metropolitana do Porto²⁶⁶

| Concelho | 2001 | Variação | | 2011 |
|--------------------------|-------------|-----------------|--------|-------------|
| Porto | 26313 | - | - | 237559 |
| | 1 | 25572 | 9,72% | |
| Vila Nova de Gaia | 28874 | 1334 | 4,62% | 302092 |
| | 9 | 3 | | |
| Matosinhos | 16939 | 4999 | 2,95% | 174391 |
| | 2 | | | |
| Gondomar | 16409 | 4109 | 2,50% | 168205 |
| | 6 | | | |
| Maia | 12011 | 1493 | 12,44% | 135049 |
| | 1 | 8 | % | |
| Valongo | 86005 | 7748 | 9,01% | 93753 |
| Vila do Conde | 74391 | 4999 | 6,72% | 79390 |
| Póvoa de Varzim | 63470 | -106 | -01,7% | 63364 |
| Trofa | 37601 | 1292 | 3,44% | 38893 |
| Santo Tirso | 72396 | -1009 | -1,39% | 71387 |
| Espinho | 33701 | -1905 | -5,65% | 31796 |

²⁶⁶ Dados recolhidos do Instituto Nacional de Estatística (INE).

| | | | | |
|-----------------------------|-------------|-----------|------------|---------|
| Santa Maria da Feira | 13596 4 | 3429 | 2,52% | 139393 |
| São João da Madeira | 21102 | 583 | 2,76% | 21685 |
| Oliveira de Azeméis | 70721 | -1896 | - 2,68% | 68825 |
| Vale de Cambra | 24798 | -1936 | - 7,81% | 22862 |
| Arouca | 24227 | -1875 | - 7,74% | 22352 |
| Total | 16498 55 | 2114 1 | 1,28% | 1670996 |

Portugal passa atualmente por um envelhecimento generalizado da população. Contudo, este foi o concelho que mais cresceu entre 2001 e 2011. Em termos brutos o seu crescimento populacional foi de 14938, o que dá em termos percentuais cerca de 12,44%, o maior em toda a Área Metropolitana do Porto. Pode-se concluir, que o crescimento populacional dos concelhos limítrofes à cidade do Porto faz-se muito à custa desta, assim como da de alguns outros concelhos, que mais pequenos e afastados do centro, também têm perdido dinâmicas populacionais. Entre outros, são os casos de Santo Tirso, Póvoa de Varzim, Espinho, Arouca, Oliveira de Azeméis.

Em termos de vazios urbanos, estes acompanham o tipo de demografia existente, Ressaltam o tipo residencial no interior da cidade do Porto, sobretudo em áreas como a Ribeira, Sé, Vitória, Cedofeita ou Santo Ildefonso, que têm merecido nos últimos anos uma atenção especial por parte das autoridades municipais, as quais têm adotado várias políticas com o intuito de dirimir a situação. Entre outras, a política atual, fruto da nova conjuntura proporcionada pelo crescimento do turismo na cidade, passa desde logo pela reabilitação dos prédios devolutos, no sentido de os tornar habitáveis e disponíveis, quer para a hotelaria, quer para a classe média alta. Este fenómeno traz inconvenientes sociais, devidos ao aumento de valor dos imóveis, ora adaptados para residências locais, os utentes primitivos não possuem

condição económica para permanecerem e como tal terão de recorrer aos subúrbios, descaracterizando os bairros e os pátios .

Trata-se de uma política muito em voga nos últimos anos, associada à dinâmica turística que a região tem conhecido, passa atualmente pela diversificação da oferta turístico cultural no interior da cidade, estando a ser criada uma “ bolha “ imobiliária, que a qualquer momento poderá rebentar, basta o turismo recuar, mas a proximidade económica, leva o homem a desconsiderar a relação da sociedade com o meio e com o património .

Não podendo trazer a lúmen todos os vazios industriais existentes e em recuperação, nem temos essa finalidade de falar de todos os vazios, podem-se elencar alguns prementes como os casos da Cerâmica das Devesas, da Fábrica do Fojo, da Fábrica da Electro Cerâmica e ainda da zona do Cais da Ribeira, pelo facto de todos eles estarem inseridos no centro urbano da cidade, logo com valor imobiliário considerável.

Cerâmica das Devesas



Figura nº 44- Fornos da Cerâmica das Devesa.

Fonte: foto do Autor

A Cerâmica das Devesas é um antigo complexo industrial fundado na década de 1860, e foi dirigida durante largos anos por António Almeida da Costa e José Joaquim Teixeira Lopes, iminente artista plástico. Foi uma das mais importantes fábricas cerâmicas, tendo-se distinguido fundamentalmente na produção de azulejaria de fachada e estatuária de ornamentação, assim como de tijolo.

Produzia-se aqui sobretudo tijolo para a construção e a escolha do local para a sua implantação, tal como havia sucedido com a Cerâmica do Fojo; abaixo mencionada, teve a ver com o facto de a linha férrea lhe passar nas suas proximidades.

Em entrevista com neto do fundador, ficou-se a saber que foi fundada em meados da década de 1860 e, durante décadas, foi gerida por uma sociedade constituída por António Almeida da Costa (canteiro ornatasta), José Joaquim Teixeira Lopes (estatuário e ceramista) e Feliciano Rodrigues da Rocha (canteiro ornatasta).

Terá sido a mais importante produtora de artefactos cerâmicos para aplicação na Arquitetura no país. Até 1915, ano da morte de António Almeida da Costa, a fábrica dominou o espectro da produção de azulejaria de fachada, de estatuária e outra ornamentação cerâmica para platibandas e jardins. Nas oficinas de Vila Nova de Gaia ou do Porto - onde ainda hoje existe o edifício da fábrica, na Rua José Falcão

Produziram-se ainda artefactos em ferro fundidos e em bronze, maquinaria, cantarias de mármore, túmulos, ornatos para tetos em estuque, e outros.

Foi premiada em várias exposições nacionais e internacionais, em finais do século XIX e inícios do século XX.

Fábrica do Fojo

As terras que compõem o Concelho de Gaia, a que Santo André do Canidelo pertence, já existiam no período neolítico e têm forte implantação da romanização, como o provam instrumentos de pedra polida e picos asturienses, encontrados entre Canidelo (Lavadores) e Valadares.



Figura nº 45- Cerâmica do Fojo – Canidelo- Escritórios primitivos
Fonte: foto cedida por herdeiro

Dezenas de mamoads falam do período megalítico; cerâmicas marcam o do bronze e numerosos castros são indícios da Idade do Ferro.

Serão os romanos que, a partir do séc. 1, organizam e romanizam as populações dos castros.

A Fábrica do Fojo, localizada na freguesia de Canidelo, Vila Nova de Gaia, foi até há bem pouco tempo um vazio industrial.

Recuperada recentemente , passa a sociedade anónima e com fundos comunitários retoma a produção com artigos de luxo como porcelanas e faianças .

Um pouco por todo o lado, mas fundamentalmente mais visível junto do centro histórico, tem-se assistido à multiplicação de explanadas e atividades culturais de rua, as quais têm cada vez mais não só atraído turistas como também combatido o flagelo da desertificação do interior da cidade.

Voltando ao quadro que atrás se apresentou, Vila Nova de Gaia foi um dos concelhos que mais beneficiou com a saída de famílias do interior da cidade do Porto. Porém, o crescimento deste concelho fez-se fundamentalmente em torno das suas áreas mais periféricas, isto é, nas suas freguesias interiores. Pese embora este aspeto, também o centro da cidade de Vila Nova de Gaia tem conhecido o aparecimento de alguns vazios urbanos, sejam eles do tipo residencial ou industrial.

Electro Cerâmica

Foi fundada em 1912 em Lisboa por Joaquim Pereira Ramos e dedicava-se a mesma ao fabrico de aparelhagens elétricas de baixa tensão em porcelana. Ao longo da sua existência, conheceu várias dificuldades, tendo por isso, em parceria com a Vista Alegre, diversificado a sua produção. Por um lado, manteve sempre a sua vocação para a produção de material elétrico em cerâmica, por outro dedicou-se também à produção de louça doméstica de uso corrente. O período áureo da Electro Cerâmica, depois uma fase extremamente difícil, iniciou-se por volta de 1963.

Fundada em 1918, esta fábrica foi em Vila Nova de Gaia um dos símbolos mais marcantes da Revolução Industrial portuguesa.

Compreendia vários edifícios e chaminés da época industrial, estas alimentadas a carvão através de galerias subterrâneas e fornos de combustão. Infelizmente, este espaço encontra-se hoje abandonado e em estado de ruína, apesar de se encontrar classificado do ponto de vista patrimonial. Para ele existe no entanto um projeto urbanístico que tende em não sair do papel em virtude dos aspetos burocráticos relacionados com a sua classificação patrimonial.²⁶⁷



Figura nº46 -Electro Cerâmica (Gaia).

Fonte: Foto do Autor

²⁶⁷ DOMINGUES, Ana – *António Almeida da Costa e a Fábrica de Cerâmica das Devesas. Antecedentes, fundação e maturação de um complexo de artes industriais (1858-1888)*. Dissertação de Mestrado em História da Arte em Portugal apresentada à Faculdade de Letras, Universidade do Porto, 2004, págs. 148 e 217.

Por esta altura, a empresa beneficia largamente dos programas de electrificação do país, primeiro, e depois com a expansão urbana portuguesa, a qual se traduziu no aumento da construção civil e consequentemente no aumento da produção de material elétrico cerâmico. Paralelamente, foi também pela mesma altura que a empresa se lançou no mercado colonial, tendo fundado aí, em Luanda, uma fábrica destinada ao fabrico de tubagens, nomeadamente do tubo Bergman.

Porém, a partir de 1975, a independência das colónias portuguesas e consequente perda do mercado colonial, assim como a abertura da economia nacional ao exterior votou esta empresa novamente às dificuldades económicas e financeiras.

Daí que os últimos vinte anos, entre 1975 e 2005, a empresa tenha vivido com grandes dificuldades. Fruto dessas dificuldades, o grupo Vista Alegre acaba por vender a empresa em 2001 ao grupo BPN.

Por sua vez foi colocada em asta pública pela implosão da aludida instituição bancária. Nos dias de hoje, a atividade de produção da Electro Cerâmica, quando comparada com o seu período áureo, é bastante diminuta. Apesar de se encontrar ainda em funcionamento, esta empresa adaptou-se à sua nova realidade e como tal, alugou boa parte das suas instalações a pequenas lojas de retalho.

Este é um exemplo de vazio industrial que verdadeiramente nunca o chegou a ser. A dificuldade da empresa nas últimas décadas obrigou-a a redimensionar-se. A redução da sua atividade implicou o abandono de algumas superfícies industriais, as quais foram reabilitadas e alugadas.

Hoje todo o seu espaço é conhecido como Candalpark.

Cais de Gaia

Por fim, no concelho de Gaia, querendo nós falar de alguns casos concretos, o cais da Ribeira de Gaia.

Durante muitos séculos foi neste espaço que se localizou o porto fluvial, onde as mercadorias, principalmente o Vinho do Porto, eram exportadas

O assoreamento da barra do Douro e a construção do porto de Leixões, votou este espaço ao abandono e à decadência, pelo que era necessário criar uma nova dinâmica. As obras do cais de Gaia iniciaram-se em 2000, através do Programa Pólis, um programa de reabilitação e requalificação urbana, e os seus autores foram os arquitetos Tasso de Sousa e Eduardo Cabral dos Santos .



Figura nº 47- Zona de restauração no antigo cais de Gaia.

Fonte: Foto do Autor

O objetivo passou pela renovação e valorização de toda a zona, procurando-se enquadrar e promover melhor não só a cidade mas toda a

frente ribeirinha, passando também pelas próprias e célebres caves do Vinho do Porto, consideradas Património Mundial.

Em termos concretos, a regeneração urbana passou pela renovação de todo o espaço envolvente. Em primeiro, na zona do cais propriamente dito, construíram-se vias pedonais e espaços ajardinados públicos, os quais servem grosso modo de envolvência aos espaços de restauração aí criados. Entre outros, nele destacam-se restaurantes, explanadas e discotecas.

A ponte existe um amplo espaço de estacionamento para quem visita a Ribeira de Gaia. Em segundo, merece destaque também na dinâmica criada o renovado cais de Gaia, o qual serve de ponto de encontro e embarcadouro para os turistas que em excursões fluviais sobem o rio Douro até à Região Vinhateira. Em terceiro, uma palavra também para a requalificação e reabilitação de algumas lojas e armazéns da zona ribeirinha, os quais foram transformados em restauração e espaços de divertimento noturno. Por último, no espetro da requalificação e reabilitação de todo o espaço uma nota mais, esta para a praça acústica criada junto ao rio. É aqui, fundamentalmente nos meses de Verão, que se realizam atuações musicais e demais animações.

Outro caso de que podemos falar, sobre vazios urbanos e industriais, na área do Grande Porto, é o de Matosinhos.

Como se sabe, a cidade portuária no norte do país estava situada no rio Douro, não só na sua margem direita, como na esquerda. Na esquerda encontravam-se os grandes armazéns e caves do Vinho do Porto, onde o engarrafamento era feito depois de o vinho descer o rio nos célebres barcos rabelos. Mais tarde, século XIX, com o desenvolvimento do comércio à escala mundial, e com o aparecimento de embarcações de maior porte, as quais já não entravam no rio Douro, deu-se a transferência do porto fluvial para Leixões, em Matosinhos.

Este porto, agora marítimo, é artificial. Foi construído junto da foz do pequeno rio Leça. Paralelamente, muitos armazéns e unidades industriais, muitas das quais com origem na Revolução Industrial, transferiram-se da cidade do Porto e de Vila Nova de Gaia para Matosinhos. Igualmente importante para a nova atividade portuária foi também a criação de uma linha férrea de transportes que vinha da estação principal do Porto, em Campanhã, para o cais de Leixões.

O dinamismo económico e portuário de Leixões foi em grande parte responsável pelo crescimento da cidade de Matosinhos. Até ao século XIX Matosinhos era apenas uma localidade do concelho de Bouças. Foi em grande parte o crescimento portuário que ditou o fim deste concelho e a criação do de Matosinhos. Em termos concretos, a intensa atividade portuária e marítima, sobretudo depois da transferência do porto fluvial para Leixões, ditou não só o crescimento urbano, como também a multiplicação de indústrias, sobretudo de conserva, e armazéns. No essencial, estes estabeleceram-se junto do pequeno aglomerado piscatório, onde surgiu, por assim dizer, o porto marítimo.

Com o avançar do tempo, fundamentalmente na segunda metade do século XX, começaram a surgir vazios urbanos nesta antiga zona de armazéns. Qual o motivo? Depois de muito indagarmos e analisarmos junto dos arquivos da câmara municipal viemos a constatar que tal deveu-se ao seguinte.

As auto-estradas que vêm do norte e do interior para a cidade do Porto, assim como as do sul, ao cruzarem-se na zona de Matosinhos, tiveram necessidade de criar um estacionamento bastante grande que pudesse acompanhar o crescimento e desenvolvimento portuário. Melhor dizendo, muita da mercadoria que vinha para o Porto, por vezes tinha de esperar dias para carregada. Onde ficavam os camiões tir? Por outro lado, também havia chegada de barcos em que era preciso camiões para carregar a sua mercadoria. Quantas vezes tinham de esperar dias à espera que o barco possa descarregar. Então, este grande estacionamento é

precisamente o Freixieiro, local que fica junto ao nó dos grandes eixos de circulação, próximo do porto de Leixões, e até também do aeroporto de Pedras Rubras, pois há mercadoria que é transportada via aérea.

Com o surgimento do estacionamento do Freixieiro, os grandes armazéns e indústrias que se situavam junto do velho porto original de Leixões, transferiram-se para esta nova zona. De resto, foi nela também que se instalou a unidade de refinaria de produtos petrolíferos da Galp. Ou seja, dito por outras palavras, os velhos armazéns que no século XIX e inícios de XX se tinham localizado junto da zona original portuária por causa da linha férrea, deslocalizaram-se para a zona do Freixieiro em resultado do aparecimento de novas vias de comunicação e transportes.

É que é preciso ter em conta que a partir da segunda metade do século XX começam a surgir em Portugal novas infraestruturas a este nível, as quais possibilitam agora o transporte de mercadorias por todo o território nacional e internacional, quando antes isso não era possível. Em suma, daqui resultam portanto novos vazios urbanos, estes relacionados como dito, com os velhos armazéns.

Dada localização da maioria destes armazéns, que é fundamentalmente junto ao mar, muitos deles foram pura e simplesmente demolidos, dando origem a grandes investimentos imobiliários. Foi o que aconteceu por exemplo, quer em Matosinhos, quer na Foz do Douro. Outra valência encontrada foi da transformação de alguns armazéns em espaços de restauração e sobretudo de diversão noturna. Por fim, ainda a este nível, dizer que neste espaço, sobretudo no que vai da Foz do Douro até à foz do rio Leça, se multiplicaram vários espaços de restauração alusiva à gastronomia regional e ao turismo.

Um pouco por todo o lado, abundam amiúde vezes pequenos restaurantes típicos e explanadas, onde se serve o celebre bacalhau e a sardinha. A este nível, turístico, merece destaque especial,

sobretudo do ponto de vista arquitetónico, o “salão de chã”, cujo projeto tem o cunho do reputado arquiteto Álvaro Siza Vieira.

4.4.2 O Caso da Região de Lisboa



Figura nº48- Lisboa- Paços do Município - antes do terramoto de 1755.

Fonte: www.lisboa antiga. 12/06/2014 – 14.56h

A este respeito, entre outros, quem melhor estudou esta questão foi José Veloso Queirós Carvalho, que a propósito do seu estudo sobre a LX Factory procurou averiguar o que tem sido feito noutros países.²⁶⁸ Na Holanda, mais concretamente em Amesterdão são vários os exemplos de reconversão, tal como o grande complexo industrial Westergasfabriek. A regra a seguir era a da reconversão dos edifícios,

²⁶⁸ CARVALHO, José – *A reciclagem dos usos industriais e as novas tipologias de actividades e espaços de cultura. Caso de estudo: LX Factory*. Lisboa, IST UTL, 2009, págs. 135-178.

Dentro do tema de que nos temos vindo a ocupar, vamo-nos debruçar um pouco sobre os vazios urbanos na região de Lisboa, os quais constituem em certa medida um caso paradigmático, verificando-se antíteses na avaliação dos mesmos, pois geralmente todos eles possuem valor imobiliário elevado, que diferentes soluções irão contrapor com a função que desempenharam.

Para o aparecimento dos vazios urbanos, teve culpa preponderante o incêndio do Chiado nos finais dos anos oitenta, juntando-se estes aos já existentes. As obras de recuperação, regeneração e reabilitação, conducentes à realização da Expo'98, vieram dar uma “machadela” de valor incalculável no tema.

Como se sabe, Lisboa, através do seu porto, foi e é o ponto de encontro setentrional de navios vindos de África, descarregando e carregando de volta. Desde muito cedo que Lisboa se destacou como porto central e porta de entrada para a Europa de produtos, bens, serviços e pessoas.

A sua área urbana aumentou bastante ao longo do tempo, sobretudo devido ao aumento demográfico e à Revolução Industrial, ocorrida entre o século XIX e XX. Inicialmente a cidade cresceu ao longo do rio, sobretudo na sua margem direita, tendo a expansão virado para o norte com o advento da industrialização e a construção da linha férrea. s outros continentes.

Foi tudo isto que determinou a sua identidade, expansão e desenvolvimento, tornando-se por isso a capital do País. Apesar da sua vida comercial nos primeiros tempos ser durante séculos ao longo do rio, mais tarde, já praticamente nos nossos dias, é que a vida comercial passou a ser mais para o interior da cidade.

Convém recordar que com o aparecimento das novas rotas marítimas do mediterrâneo, que passavam por Gibraltar, Lisboa tornou-se um porto de paragem obrigatória. Foi devido a tudo isso que a cidade

foi ocupando cada vez mais o espaço paralelamente ao rio. Já no tempo de D. Fernando, no século XIV, é erguida uma nova muralha para englobar uma nova Lisboa mais para norte já com grande expansão no seu interior. É de lembrar que foi o rei D. Manuel que quando mudou a sua residência para junto da rua da Ribeira, atual praça do Comércio, passou a ser aqui o centro político e administrativo da capital. É difícil mesmo pensarmos numa Lisboa que não seja dependente na totalidade ou quase do seu rio.



Figura nº 49 -Lisboa-Terreiro do Paço - antes do terramoto de 1755.

Fonte: [www.lisboa antiga](http://www.lisboaantiga.com). 12/06/2014 – 16.09 h

Muitas e muitas obras se foram fazendo na margem esquerda, pois era aí que se procedia a armazenagem de bens e indústrias ligadas ao mar durante séculos. Apareceram assim diversos cais, estaleiros navais, edifícios ligados ao comércio e à sua administração, o terreiro do trigo e a Casa da Índia, e mais tarde, como sabemos, a construção do mosteiro dos Jerónimos e a Torre de Belém, tudo junto ao rio. O terramoto de 1755 e a destruição da zona central da cidade, onde estava sediado o poder político e administrativo, foi o primeiro passo para a

construção da atual baixa da cidade. Foi a partir daqui que a alta burguesia procurou instalar-se junto ao rio, mais próximo da foz, com as suas quintas de veraneio. Até ao século XIX, Lisboa teve sempre uma dinâmica de crescimento ao longo do rio, dado que a maioria das pessoas tinha nele o seu sustento, desde a pesca à atividade de construção naval, ao comércio em geral, e à indústria em particular.

Havia aliás uma relação aberta e sem constrangimentos da cidade com o rio, isto não só a nível físico como visual. Com a construção da primeira linha férrea a partir de 1847, cuja inauguração entre Lisboa e o Carregado é feita em 1856, inicia-se uma nova etapa no desenvolvimento do país e em particular da cidade de Lisboa. Paralelamente à linha férrea alarga-se e remodela-se a estrada real que ligava Lisboa ao Porto.

Assim, a cidade começa a crescer também mais para nordeste, ao longo da linha férrea. Já por volta dos finais do século XIX procede-se à abertura da estrada da circunvalação que expande a cidade para os lados de Benfica e Sacavém, ou seja, mais para norte.

Com toda esta expansão urbana, ligada também ao aparecimento da máquina a vapor, surgiram os barcos a vapor e a necessidade de uma grande e profunda urbanização de todo o espaço ribeirinho. Como porto especializado e com grandes armazéns para cargas e descargas de mercadorias, bens e pessoas, começa aos poucos a desaparecer o porto cidade para em seu lugar haver o porto de Lisboa e a cidade de Lisboa. Para isso, foi necessário proceder-se à regularização das margens, tendo sido criados para o efeito aterros de modo a arranjar espaços planos para o porto e para a instalação de novas indústrias com outras condições de higiene e salubridade. É a partir de então que o porto de Lisboa torna-se completamente distinto do resto da cidade, com autonomia própria e separado fisicamente do rio.

Por esta mesma altura, surge o carro elétrico, na altura conhecido pelo transporte americano, que ia do Terreiro do Paço até ao mosteiro dos Jerónimos, sempre à beira rio. Ainda no fim do século XIX é

inaugurada a linha férrea de Sintra, de modo a que houvesse transporte entre Lisboa e todas as povoações periféricas.

Foi com a ida do caminho-de-ferro para as periferias urbanas de Lisboa, com a fixação das pessoas do êxodo rural aí, e com a disponibilidade de terrenos e a preços baixos, que as fábricas começam a mudarem-se dos armazéns localizados ao longo do rio para estas zonas. Foi assim portanto que Lisboa se modificou, transferindo a sua indústria para o interior e para o norte, deixando os velhos espaços industriais e comerciais ao longo do rio vazios.



Figura nº50- Lisboa-Vista geral após a reconstrução do terramoto de 1755.

Fonte: www.lisboa antiga . 14/08/2014 – 01.299 h

Nos anos 30 do século XX houve um desenvolvimento de rede rodoviária a partir das antigas estradas, ligando Lisboa ao norte e ao leste, de acordo também com a extensão da linha férrea.

Em 1940 é feita em Lisboa a Exposição do Mundo Português como afirmação da importância dos feitos históricos de Portugal e com o propósito de duas comemorações; uma em 1930 e outra em 1940 .

Nos anos 30 do século XX houve um desenvolvimento de rede rodoviária a partir das antigas estradas, ligando Lisboa ao norte e ao leste, de acordo também com a extensão da linha férrea.

Em 1940 é feita em Lisboa a Exposição do Mundo Português como afirmação da importância dos feitos históricos de Portugal e com o propósito de duas comemorações: celebração da Independência de Portugal (1140) e Restauração da Independência (1640). Esta exposição é feita em Belém, tendo-se para tal requalificado toda esta zona, que posteriormente à exposição passou a ser uma zona para as elites sociais portuguesas.

Muitas demolições se fizeram de edifícios antigos por esta altura para se erguerem os pavilhões da exposição. Depois de esta terminar, nem todos os pavilhões foram demolidos, pois alguns vieram até aos nossos dias. Foi assim que a cidade voltou ao rio, depois da grande industrialização na cidade .

Foi também pela altura da Exposição de 1940 que foi criada a primeira passagem pedonal com a frente ribeirinha e retirada toda a indústria que ainda aí subsistia junto da Torre de Belém e do mosteiro dos Jerónimos para que esta se tornasse numa das zonas mais afamadas e turísticas da cidade de Lisboa.

Quando a cidade se começa a expandir para o interior é aberta a Avenida da Liberdade, a qual foi inaugurada em 1886, o que provocou uma forte rutura da cidade com a sua frente ribeirinha. Alguns bairros e vilas operárias tiveram de ser mudados para outras periferias mais afastadas, pois que a burguesia começa a sair da baixa Pombalina para as grandes e novas avenidas que entretanto se iam criando. O crescimento que a cidade teve ao longo do rio passa, por volta de finais do século XIX, a tê-lo no sentido norte-sul, em virtude da cidade deixar de ser portuária para ser uma cidade comercial e administrativa. A população nobre e burguesa começou pois a instalar-se nas novas avenidas.

O elétrico americano veio servir de suporte ao crescimento linear do povoamento e à formação de subúrbios juntos dos terminais das diversas linhas criadas .Logo após a exposição de 1940 começou a ser construída a primeira autoestrada em Portugal, a qual ligava Lisboa a Cascais (1944), a qual se fixou ligeiramente afastada da zona ribeirinha. Dado também o tráfego que os barcos de passageiros e de mercadorias tinham, foram construídos pela mesma altura as estações marítimas de Alcântara e da Rocha. Devido à especulação que os terrenos na cidade começam a ter e dado ao aumento das redes de transportes coletivos Lisboa assiste a um grande crescimento suburbano e à perda de habitantes no seu centro. Uma das causas para isto foi primeiro o comboio com a sua expansão para norte. Depois o desenvolvimento dos transportes rodoviários. Tanto um como outro foram portanto os responsáveis pelo alastramento da mancha urbana para a periferia, sobretudo para o norte. Podemos referir a este respeito alguns lugares que na altura eram suburbanos e que hoje se encontram totalmente integrados na cidade: Algés, Moscavide, Amadora, Cacém, Pontinha e Loures. Também para a foz do rio as periferias Cascais e Sintra são hoje zonas chiques da cidade e arredores.

Na segunda metade do século XX o afluxo populacional à região de Lisboa e a sua taxa de crescimento demográfico é muito rápido devido ao desaparecimento do que era periferia e que passou a ser cidade. O que foi até então uma área tipo dormitório depois de sofrer profundo ordenamento urbano e construtivo passou a ser área urbana. A partir da década de 60, fundamentalmente, aparece um novo sistema de transportes na cidade, o Metro. Este veio facilitar as deslocações daqueles que habitavam na periferia em direção à capital. É por isso que nos censos de 1971 a população de Lisboa já tinha reduzido cerca de 100 mil habitantes, enquanto a Área Metropolitana tinha aumentado em cerca de 500 mil.

Os grandes prédios começam a ser vendidos com a designação de propriedade horizontal. A primeira a realizar-se foi em 1956 em Lisboa. Vejamos alguns grandes acontecimentos nesta época, todos eles com alguma interligação. Abertura do troço da A1 entre Lisboa e Vila Franca de Xira (1961), construção da segunda ponte sobre o rio Tejo, em 1966, abertura do primeiro troço da A2 que liga esta nova ponte ao sul do país (1966), construção de vias rápidas para a Amadora, Barreiro e Costa da Caparica, massificação do automóvel, e facilidade de acesso ao crédito para aquisição de habitação e automóvel.

Como referido, com o aparecimento da propriedade horizontal das casas e do loteamento dos terrenos na periferia e sobretudo com o surgimento do crédito à habitação, sem grandes exigências por parte do setor bancário, as pessoas começaram a procurar uma casa para comprar e não para arrendar. Esta nova facilidade de acesso à habitação própria fez com que a divisão dos imóveis em frações independentes levasse a uma transformação social profunda. Quantos proprietários e arquitetos na época ganharam dado o *boom* da pressão da construção. Aqueles terrenos do subúrbio da cidade, que pouco ou nada valiam, passaram a ter uma mais-valia à medida que aumentava a procura de habitação.

O preço da habitação dependia da localização, esta mais privilegiada do que outras, dependendo das zonas e equipamentos que aí se encontravam. Foi assim que o preço de casa própria em Lisboa se tornou acessível às classes altas, porém, nas periferias, dadas as novas infraestruturas rodoviárias, ferroviárias e a massificação do automóvel, tornou-se mais fácil a deslocação do centro para a periferia. Há um caso digno de registo a este nível que convém salientar e que foi a construção da nova ponte sobre o rio Tejo, a qual inicialmente foi conhecida pelo nome Oliveira Salazar, hoje ponte 25 de Abril, a qual veio alterar totalmente a construção não só da parte norte da ponte, como também da sul. O que se construiu na parte sul dadas as acessibilidades fáceis trazidas pela ponte.

A este respeito, por exemplo, o concelho de Almada mudou totalmente a sua fisionomia arquitetónica, passando de casas tipo moradia, em Cacilhas, para grandes construções verticais, na zona da Caparica. Devemos salientar que a par deste *boom* de construção também a Universidade Nova e a universidades privadas se instalaram na parte sul, principalmente em Almada. Muitas indústrias mudaram-se também para esta região, porque além dos transportes rodoviários, também os ferroviários passavam pela nova ponte sobre o Tejo. Com tudo isto, novos vazios urbanos no cais de Alcântara, na margem norte do Tejo, foram surgindo. Convém registar também que as populações do êxodo rural, que vinham fundamentalmente do sul para Lisboa, passaram a residir nesta região, sobretudo em Almada.

Na década de 1970, com o choque petrolífero que afetou todo o mundo e de um modo muito particular Portugal, as indústrias, sobretudo as que estavam ligadas à atividade portuária viram a sua situação mudar. O porto sofreu uma reorganização espacial para passar a receber os novos contentores de carga. Também as indústrias que utilizavam o transporte marítimo e que passaram a utilizar o transporte rodoviário devido ao aparecimento das novas autoestradas, tiveram de sair do porto fluvial do Tejo para outras zonas, fundamentalmente para o concelho de Almada. A relocação destas indústrias aconteceu portanto por motivos económicos e pelas novas acessibilidades, estas mais baratas que o transporte marítimo. Convém uma vez mais salientar que as indústrias, quaisquer que elas sejam, estão sempre dependentes dos transportes e estes foram até aos anos cinquenta sobretudo os marítimos para o comércio de longo curso. Por isso, junto aos vários cais já citados, e agora ao de Alcântara também, tiveram-se de construir muitos armazéns e fábricas. A partir da década de 1960, 1970 e 1980, com as novas facilidades de acessibilidades, trazidas fundamentalmente pela construção de autoestradas e pontes, o transporte de mercadorias e matérias-primas passou a ser mais fácil e mais económico.

Foi assim, portanto, que ao longo de toda a margem fluvial do Tejo começaram a surgir imensos vazios urbanos e industriais.

No período pós 25 de Abril e com o fim da Guerra Colonial, Portugal sofre um *boom* demográfico bastante profundo. Falamos em concreto neste caso das populações vindas das ex. colónias, as quais se vão instalar fundamentalmente na região de Lisboa. No centro da cidade as casas eram caras, pelo que aos retornados restou procurar habitação nas áreas periféricas. Esta procura foi sobretudo facilitada pela facilidade de acesso ao crédito. Uma vez que as infraestruturas e os transportes coletivos não iam a todos os sítios, a solução encontrada passou pela aquisição de meio de transporte próprio, isto é, de automóvel. Foi devido ao transporte individual portanto, vindo de todos os lados para Lisboa, que se assistia cada vez mais a uma dificuldade de mobilidade, sobretudo nas horas de ponta. Já a grande geografa Teresa Barata Salgueiro nos diz que “...o forte crescimento populacional e urbano veio traduzir-se numa acentuada desordem urbanística devido à incapacidade de planeamento e de controlo da transformação do uso do solo por parte da administração pública. Deste modo, foi a pressão especulativa que conduziu a expansão urbana...” promoveu a densificação dos tecidos existentes e a terceirização da cidade centro (Lisboa), onde progressivamente se demoliam edifícios para dar lugar a outros maiores nos quais os serviços substituíam a habitação. Foi portanto assim que a construção em terrenos afastados da cidade centro foram ocupados ilegalmente não só em zonas verdes ou de grande potencial agrícola para garantir a construção e a ampliação de vias de transporte.

Tal como dissemos, da construção feita ou da remodelação de muitos edifícios em Lisboa, 50% foi destinado para escritórios, não havendo assim espaço para habitar o centro da cidade. Foi assim, em detrimento do arrendamento, cada vez mais caro no centro da cidade, que as pessoas procuraram casa própria na periferia. Aumentou-se assim a oferta de habitação na margem sul como alternativa de escapar às

confusões e congestionamento e até falta de estacionamento assim como aos altos preços praticados na capital. Na margem esquerda do rio existiam grandes disponibilidades de terrenos a baixo custo e uma grande oferta dos mesmos, criando-se deste modo novos polos habitacionais. Dadas as melhores condições de habitabilidade observa-se a saída de população das periferias situadas a norte de Lisboa para esta nova periferia do sul uma vez que os preços são aí mais acessíveis.



Figura nº 51-Lisboa-Vazio industrial a recuperar.

Fonte: www.lisboavazio.pt da expo. 14/08/2014 – 02.12 h

Na década de 1980 Lisboa perdeu cerca de 150 mil habitantes e a periferia norte também viu diminuir a sua população cerca de 7500 habitantes, enquanto a margem sul aumentou bastante a sua população. Em uma, na década de 1980 tornaram-se evidentes as consequências da reestruturação do porto de Lisboa dada a quebra do movimento deste ao evidenciarem-se cada vez mais os diversos espaços obsoletos e degradados que existiam junto à frente ribeirinha. Segundo Maria Teresa Craveiro²⁶⁹ pode-se sintetizar os problemas de Lisboa nos finais da

década de oitenta do século passado e década de noventa em sete pontos, os quais levaram a perda de população e degradação do parque urbano na capital, a saber:²⁷⁰

É a partir desta altura, fruto do que temos vindo a dizer, que, segundo Vitor Matias Ferreira,²⁷¹ a cidade e Lisboa começam a olhar de outra maneira para o rio. Começam a perceber-lo como espaço lúdico onde podem acontecer diversas atividades de lazer e cultura.

Ao entrarmos no início da década de noventa, o território da área de Lisboa encontrava-se portanto extremamente fragmentado, mas com diversos assentamentos populacionais, todos eles conectados à capital devido à nova rede rodoviária. Nesta década observa-se uma renovação de oportunidades para o solo de Lisboa devido às grandes transformações nos sistemas produtivos que tornaram obsoletos diversos terrenos industriais e portuários em lugares centrais. Os antigos espaços portuários, desde sempre sujeitos a diversos reordenamentos, vêm-se de um dia para o outro sem uso, onde se vai procurar potenciar o reforço e criação de novas centralidades.

A entrada na década de noventa é assim feita com uma nova mentalidade e que passou grosso modo por devolver o rio à cidade. Como fazer essa ligação?

Tal como aconteceu em muitas outras cidades portuárias europeias, Lisboa enfrenta uma crise urbana, em parte ligada à reestruturação portuária e mudança de atividade na cidade, que passou da indústria para o setor do comércio e dos serviços.

É confrontada a partir de agora com a presença de diversos espaços devolutos, abandonados e obsoletos, mesmo entre o tecido urbano consolidado e o rio.

²⁷⁰ CRAVEIRO, Teresa – A articulação entre planos e projetos, a experiência de Lisboa, *in* *Revista Sociedade e Território: Que novos Rumos para o Urbanismo*, n.º 24, Edições Afrontamento, 1997.

²⁷¹ FERREIRA, Victor – Lisboa - a metrópole e o rio. *Centralidade e Requalificação das frentes de águas*, Bizâncio, 1997, pág. 79.

É o início de uma nova mentalidade e um novo paradigma. Vejamos então a este respeito alguns exemplos de reabilitação e requalificação dos vazios urbanos de que temos vindo a falar.

Em 1990 como primeiro passo para retomar a ligação da cidade com o rio, são feitas obras de requalificação na zona ocidental de Lisboa. Referimo-nos em concreto à construção do Centro Cultural de Belém, localizado numa zona de aterro que enquadra o mosteiro dos Jerónimos.

Apesar de separado fisicamente da frente ribeirinha, o projeto escolhido tem uma forte ligação visual com o Tejo. Com esta intervenção seria de pensar que se iria apostar na requalificação e recuperação dos diversos espaços industriais que se encontravam abandonados e obsoletos. Mas tal não aconteceu nesta altura.



Figura nº 52-Parque Expo` 98 um Vazio Urbano requalificado.

Fonte: Foto do Autor

Em 1990 a câmara municipal de Lisboa aprova as bases para a elaboração do Plano Estratégico de Lisboa e do Plano Diretor Municipal.

Estes tinham como objetivos principais, entre outros, uma intervenção no caso das docas de Alcântara, assim como na linha da frente ribeirinha.

Os vazios urbanos portuários que existiam na parte oriental da cidade já estavam em parte ocupados pela urbanização quando da Expo98. Infelizmente sobre esta nova ponte nunca houve metro nem caminho-de-ferro, passando Lisboa a ser uma das áreas metropolitanas da Europa com maiores tempos médios de deslocação, casa, trabalho, casa.

Muitos destes espaços vazios foram alugados para aí se instalarem serviços de lazer e de restauração abertos à população em geral, criando-se deste modo uma dinâmica nesta zona da cidade.

Em 1993 é criada a empresa Parque Expo que elaborou o plano de urbanização de toda a zona ribeirinha onde viria a ter lugar a Expo98.

Esta antiga zona industrial, desativada na altura pelos motivos aduzidos anteriormente, tinha uma extensão de cerca de 5 km de costa e cerca de 340 hectares de área.

Era considerada uma das áreas mais esquecidas e degradadas da cidade, que outrora estava preenchida com atividades portuárias. Com a Expo98 houve a possibilidade de requalificar toda esta área perdida e procurou-se potenciar ao mesmo tempo o sistema de transportes coletivos, criando-se para o efeito uma gare intermodal neste espaço.

Um terço desta área recuperada corresponde hoje a espaços verdes e culturais, promovendo uma forte ligação com o rio, pois toda a frente se encontra disponível e aberta aos cidadãos.

Em 1998 inaugura-se uma nova ponte sobre o rio Tejo, a Ponte Vasco da Gama. Esta faz hoje a ligação entre a circular interior da cidade

(CRIL) e o Montijo, continuando por uma nova autoestrada (A12), até Setúbal.

Deste modo, a pressão imobiliária que havia em Almada, depois da abertura da Ponte 25 de Abril, passou para o Montijo, e para toda a zona oriental, com a nova ponte Vasco da Gama.

Com estas novas infraestruturas assistiu-se a um crescimento desordenado, com um consumo excessivo de solo e urbanização do mesmo. Assistiu-se também a um aumento do tráfego pendular para Lisboa, pois que os transportes coletivos não estavam grosso modo adaptados a esta nova realidade.



Figura nº 53 - Lisboa-Vazio ora recuperado – Parque das Nações.

Fonte: www.lisboa.vazio.da.expo. 14/08/2014 – 02.43 h

Esta nova ponte influenciou bastante a expansão da suburbanização, sobretudo entre Alcochete e Sesimbra

. O movimento da ponte 25 de Abril deixou de ser tão congestionado, dada a nova alternativa construída; a ponte Vasco da Gama. Esta veio, como consequência de qualquer feito no contexto da acessibilidade, trazer às localidades contíguas, como Montijo e Setúbal, uma nova dinâmica, que inclusive, pelos motivos de facilidade de acesso está a ser projectado um novo Aeroporto na referida cidade de Montijo, impensável antes da existência da nova travessia do rio Tejo.

As pessoas que durante esta década vinham morar para Lisboa eram sempre pessoas pertencentes a uma classe média alta. O próprio projeto do Parque das Nações, construídos nos vazios urbanos portuários de que temos vindo a falar, tinham o seu mercado virado para esta classe, com uma grande procura por uma habitação aqui, devido às condições de vida e habitabilidade que oferecia.

Estas antigas docas, porque é disso que se trata, armazéns e espaços industriais vazios, tornaram-se pois em escritórios, comércio, serviços e áreas residências de luxo, com espaços públicos de lazer e desportivos. Tudo isto originou o surgimento de uma bolsa da cidade para uma população com alto poder de compra.

Em oposição a este fator as políticas municipais viraram-se grosso modo para a classe baixa, com políticas de realojamento das famílias que moravam em barracas, favorecendo com isto a permanência destas na cidade. Deste modo, com estes dois “mercados”, a grande maioria das pessoas, pertencentes à classe média, assim como as famílias jovens, vêm-se obrigadas a continuar a sua saída para a periferia de Lisboa.

Por fim, em jeito de síntese, podemos dizer que Lisboa tem procurado refazer a sua ligação com o rio. No entanto apenas se recuperaram duas áreas em extremos opostos à cidade, a oriental (ponte Vasco da Gama), e a ocidental (ponte 25 de Abril), não havendo pois uma dinâmica diária e concreta para os lisboetas destes espaços.

Começou-se, como vimos, por recuperar a zona de Belém, que integrava o porto de Lisboa, mas não existem grandes equipamentos de apoio à vida no quotidiano nesta zona. Resume-se pois esta a uma área essencialmente lúdica, de passeio ao final do dia ou ao fim de semana, e a uma área cultura, visto estarem inseridos nesta zona diversos monumentos nacionais, onde quem se vê durante o dia são apenas turistas.



Figura nº 54- LX Factory (Lisboa).

Fonte: foto do Autor

O outro espaço objeto de intervenção foi a área referente como vimos ao Parque das Nações, tendo-se aproveitado o evento da Expo98 para recuperar toda essa zona.

É uma grande área, que se encontrava abandonada e bastante degradada, e contaminada pela indústria que aí esteve instalada. Atualmente é esta região um pólo dinâmico que abrange diversas

atividades, desde a habitação, serviços, escritórios, comércio, atividades lúdicas e culturais. É pois, em nossa opinião, um espaço muito bem recuperado a nível do reordenamento do território e inclusivamente a nível do espaço público, oferecendo sempre espaço disponível junto ao rio para o cidadão, mas como é usual em soluções urbanísticas onde coabita a política com empresas privadas as derrapagens são sempre visíveis e no caso concreto, esta foi de grande volume, facto esse que inviabilizou a conclusão de determinadas intervenções que trariam mais relevo , recusando o protagonismo com que se baptizou a solução preconizada para o grande vazio urbano industrial, que o era .

Conclusões Preliminares

Desde a segunda metade do século XX, com maior intensidade até depois da queda do mundo comunista, que a Europa e o mundo em geral se vêm abraços com um novo paradigma industrial e económico.

A génese deste novo paradigma é fundamentalmente tecnológico, económico e político. Em concreto, os seus alicerces baseiam-se no advento da tecnologia de ponta, no comércio à escala mundial, na sofisticação da máquina e da indústria. As suas consequências são por isso evidentes. Vejamos. O processo tecnológico em curso tem extinguido profissões antigas, gerado amiúde desemprego e diminuído o espaço físico da fábrica. Por outro lado, no mundo industrializado, a indústria baseada em mão de obra barata e pouco qualificada, respeitante à realização de tarefas simples e repetitivas, tem-se amiúde deslocado para países emergentes do leste da Europa e do sudeste asiático. Em virtude destas alterações e consequências, a que grosso modo os especialistas apelidam de Revolução Tecnológica, Deslocalização e Globalização, nos países mais desenvolvidos e industrializados tem-se assistido em geral ao aparecimento de autênticos desertos humanos no

seio das cidades. Estes correspondem grosso modo aos locais onde outrora se implantaram fábricas, bairros operários e bairros burgueses, os quais haviam nascido aquando da Revolução Industrial e da Época Industrial.

A desertificação destes espaços, como facilmente se pode perspetivar, trás consigo um conjunto de problemas urbanos que urge resolver. É aqui portanto que começou o papel do Arquiteto, dado ser o que está destinado a saber como pensa a cidade e o dirimir dos seus problemas. Entre outros problemas que certamente poderíamos aqui indicar, entram as questões ambientais, a degradação do espaço público e privado, a detioração das condições de vida social das pessoas que vivem junto das antigas fábricas e nas quais haviam trabalhado, assim como o aumento da marginalidade e até da criminalidade. Todos estes problemas são problemas que o Arquiteto tem de procurar solucionar no momento em que concebe um projeto de regeneração urbana.

Do nosso ponto de vista, pretendendo nós direcionar os vazios industriais para a área do Património Industrial. A regeneração do espaço urbano industrial implica a apreensão e compreensão de certos conceitos que consideramos fundamentais. Entre eles, dado os propósitos do nosso estudo, encontram-se os conceitos de Vazio Urbano e de Património Cultural. A respeito do conceito de Vazio Urbano várias são as posições, sendo que muitas delas dependem do objeto de análise em estudo, da forma como é visto de modo conceptual ou filosófico, da funcionalidade que tinha ou que pode vir a ter, e até das experiências de cada um. O Vazio Urbano enquanto conceito depende, portanto, destas premissas. Para uns o Vazio Urbano é um espaço obsoleto, para outros um espaço de ruína e degradado, mas sabemos hoje que existem espaços vazios sem ruínas e sem degradação. O conceito de Vazio Urbano pode também ser visto como um espaço degradado física ou socialmente. Os que defendem sobretudo esta última posição tendem em ver os Vazios Urbanos como espaços de oportunidades.

Independentemente da posição em que nos coloquemos, o Vazio Urbano tem de ser do ponto de vista urbanístico um espaço abandono ou semiabandonado, desprovido de funcionalidade. De entre as várias opiniões a respeito do conceito de Vazio Urbano, aquela que melhor se ajusta ao tema do nosso trabalho e com a qual mais nos identificamos é a que vocifera a ideia de um espaço obsoleto, abandonado ou semiabandonado, desprovido ou quase de funcionalidade, com ou sem ruína. Para tal torna-se no entanto necessário substituir a noção de Vazio Urbano por Vazio Industrial, sendo que nele devem entrar múltiplas manifestações. Entre outras, e aqui entramos igualmente na noção de Património Industrial, há que considerar a fábrica, em ruína, abandonada, semiabandonada, com ou sem funcionalidade. Igualmente importante, do nosso ponto de vista, o seu recheio ou ausência dele, como as máquinas e os operários. Além destes, há também a considerar os espaços envolventes que foram definidos pela instalação da fábrica, como são os casos dos bairros operários, dos bairros burgueses, das estradas, do caminho-de-ferro, das estações e apeadeiros, das barragens, e até das escolas e creches escolares criadas e fundadas por muitos beneméritos industriais.

Do nosso ponto de vista todas estas premissas e espaços são o que definem o Vazio Industrial, sendo que as mesmas compreendem aquilo que entendemos como os elementos que melhor definem a noção de Património Industrial. A ideia de Património é fundamentalmente uma ideia recente, a qual nasce no século XIX e desenvolve-se no século XX. Inicialmente ligada ao advento do Nacionalismo e dos Estados-Nação, ela desenvolve-se no século XX à custa das transformações económicas e industriais, à custa das preocupações com o desaparecimento de certas manifestações físicas e sociológicas, bem como do crescimento do turismo. Esboçada pela primeira vez nos anos sessenta do século passado, a ideia do Património Industrial tem vindo a evoluir, consubstanciando no essencial as preocupações decorrentes da chamada quarta Revolução Industrial, cujos fundamentos têm posto em

causa um conjunto de manifestações físicas e sociológicas de um período característico, o qual se identifica com as anteriores revoluções industriais.

A Globalização, a Revolução Tecnológica, a diminuição do espaço físico da fábrica, e a sua deslocalização para outras áreas do planeta têm, como atrás se disse, votado ao abandono espaços físicos e mentais característicos da industrialização.

Fruto desta situação e da consciência do perigo da perda de uma memória patrimonial característica e identitária de um período muito específico da História, várias são as soluções encontradas, as quais têm o mérito de criar novas dinâmicas nesses espaços. Nuns casos, a criação de novas dinâmicas têm passado pela transformação completa do local e do espaço, desrespeitando a sua memória. Noutros casos, a regeneração urbana do espaço industrial passou por criar dinâmicas novas ajustadas e enquadradas à memória identitária do espaço, o qual deve do nosso ponto de vista o ponto de partida para a compreensão da noção de Património Industrial e Vazio Industrial.

A este respeito, várias são as experiências e os exemplos praticados um pouco por toda a Europa. Sarlat, em França, apesar de não se referir em concreto a um vazio industrial, tem o mérito de ter servido como ponto de partida para aquilo que se pode fazer em termos da recuperação do Património de áreas antigas. Depois dele, proliferou um pouco por toda a Europa exemplos de regeneração urbana de espaços vazios com memória identitária, os quais, no essencial, se enquadram nas preocupações da defesa do Património Cultural.

Do nosso ponto de vista, revisitadas as várias experiências, aquelas em que nos revemos são as que consubstanciam a defesa e o respeito pela memória identitária do espaço associado a um conjunto de manifestações físicas e sociológicas relacionáveis diretas ou

indiretamente com a Revolução Industrial e os seus diferentes momentos. Tal solução, dentro dos casos que estudamos, tem passado pela criação de espaços culturais, cafés, museus e salas de espetáculos, os quais amiúde respeitam a identidade do edifício e do local. Outra solução em que nos revemos, esta mais funcional, passa pela adaptação do espaço físico industrial, tido como Património para nós, para o desenvolvimento de outras atividades industriais que não a original.

A este respeito, não faltam exemplos do aproveitamento de antigos complexos industriais em pequenos nichos de negócio, os quais no fundo permitem a manutenção de uma atividade industrial ou comercial. Além destes, releve-se ainda a existência de alguns antigos espaços industriais ou com eles relacionados que têm sido reconvertidos em espaços residenciais e comerciais. Neste caso, não nos repugna a ideia, desde que certos traços característicos sejam respeitados.

Enfim, dentro dos casos e soluções estudados, aqueles que melhor se nos parecem enquadrar na ótica do Património Industrial são as que têm respeitado a memória, seja pela associação de uma atividade industrial, económica e residencial, ou pela introdução de uma valência cultural. Em todo o caso, para que tal seja possível, torna-se do nosso ponto de vista necessário respeitar a memória paisagística, física e mental do espaço intervencionado.

Por esse facto, não nos revemos em especial nas soluções de regeneração urbana que não contemplem nas suas operações o restauro total ou parcial, dado essas caracterizarem-se fundamentalmente pela destruição física e mental dos caracteres que consideramos identitários, mesmo que vociferem a criação de novas dinâmicas, dado as mesmas desenquadrarem-se da raiz inicial do espaço.

PARTE III

**O CASO DE V.N. de FAMALICÃO
NO VALE DO AVE**

**EL CASO DE V.N. de FAMALICÃO
EN EL VALLE DEL AVE**

CAPÍTULO V

CARATERIZAÇÃO DO CONCELHO DE VILA NOVA ALICÃO NO VALE DO AVE

5.1 Localização e Caracterização do Vale do Ave

Para falarmos da dinâmica industrial de Vila Nova de Famalicão no século passado vamos primeiro fazer um contexto geográfico quanto à sua posição física e administrativa, elementos naturais e climático.

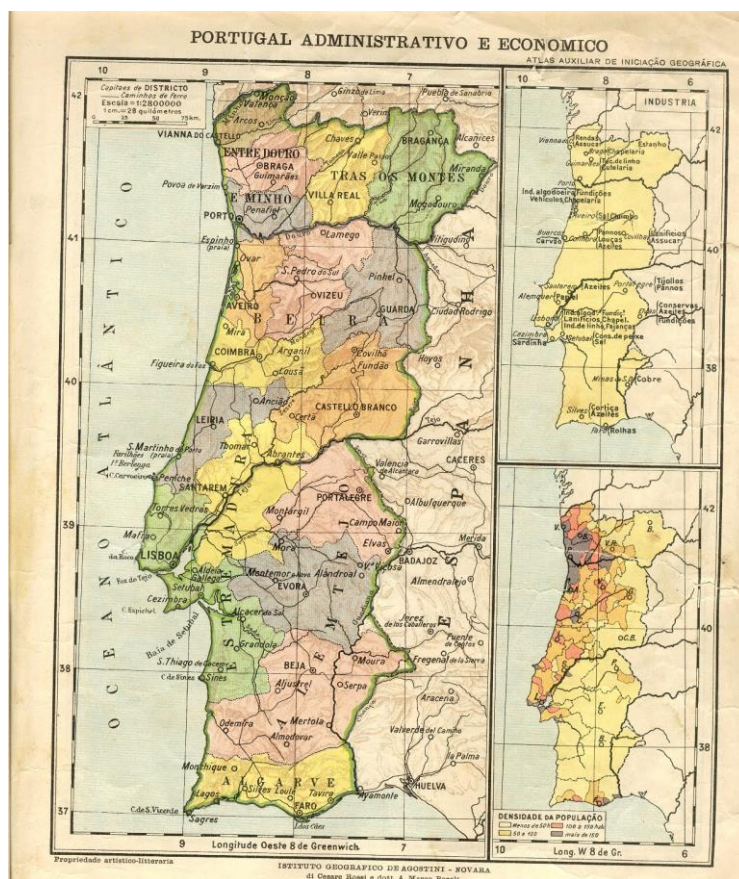


Mapa n°12-Norte de Portugal.

Fonte: http://www.portugalvirtual.pt/_tourism/costaverde/mapreg600.gif

O Vale do Ave é uma sub-região artificial. Encontra-se localizado no noroeste da Península Ibérica, em território português, mais concretamente no Entre-Douro-e-Minho, região que se estende desde a margem direita do rio Douro até à margem esquerda do rio Minho. Todo este território, antigamente denominado como Entre-Douro-e-Minho era no passado designado de forma abreviada apenas como Minho.

Tem uma área de 1238 Km², integrando uma Comunidade Intermunicipal criado por Decreto de 14 de Abril de 2008 e segundo censos de 2011 tinha uma população total de 425.411 habitantes.



Mapa n° 13-Mapa de Portugal de 1942.
Fonte: Atlas Dr. João Lopes Soares

Fruto de várias reformas administrativas, nomeada com a que ocorreu nos anos quarenta do século passado, o Entre-Douro-e-Minho deu lugar a duas regiões específicas. O Minho, região que ficaria a norte do rio Ave, e o Douro Litoral, região que se estendia desde a margem sul do rio Ave até às margens do rio Douro. Desta forma, se tomarmos esta última divisão, o Vale do Ave situar-se-ia entre o Douro Litoral e o Minho, dado que o rio Ave servia de fronteira a estas duas regiões. A sul do Ave encontram-se concelhos como Santo Tirso, Trofa e Fafe, como os primeiros a pertencerem ao Douro Litoral. Ora, no nosso trabalho de investigação preferimos a denominação de Entre-Douro-e-Minho. Os motivos são simples e facilmente explicáveis. Ao longo dos tempos esta foi a designação mais consistente. Além disso, é a mais antiga, mesmo quando

designada apenas por Minho. De resto, é à luz desta divisão administrativa secular que se estruturou todo o território, pelo menos desde a Fundação de Portugal. Por outro lado, como o rio Ave serve de fronteira ao Douro Litoral e ao Minho, na reforma dos anos quarenta do século passado, e por esse facto dividir o Vale do Ave por duas regiões, preferimos, por uma questão de comodidade a designação de Entre-Douro-e-Minho. Além desta divisão, a qual é secular e acompanha mormente o curso da história de todo o noroeste português, torna-se imperioso também enquadrar a região no plano dos Distritos. Os Distritos, criados em 1834 pelo Liberalismo são divisões orgânicas e políticas territoriais. De um modo geral e sucinto, cada Distrito engloba as freguesias, circunscrições políticas mais pequenas e que correspondem em geral ao território de uma paróquia. Um conjunto de freguesias forma um concelho, o qual exerce tutela política e administrativa sobre elas. Um conjunto de vários concelhos forma um Distrito. Do ponto de vista político e administrativo, as freguesias são administradas por um presidente de junta. Os concelhos por um presidente de câmara municipal. Os Distritos, recentemente extintos, eram administrados por um governador civil, o qual, ao contrário dos outros, era nomeado diretamente pelo poder central, neste caso pelo Governo.



Mapa nº 14- Mapa do Distrito do Porto.

Fonte: <http://pt.mapsofworld.com/portugal/districts/maps/porto-mapa.jpg>

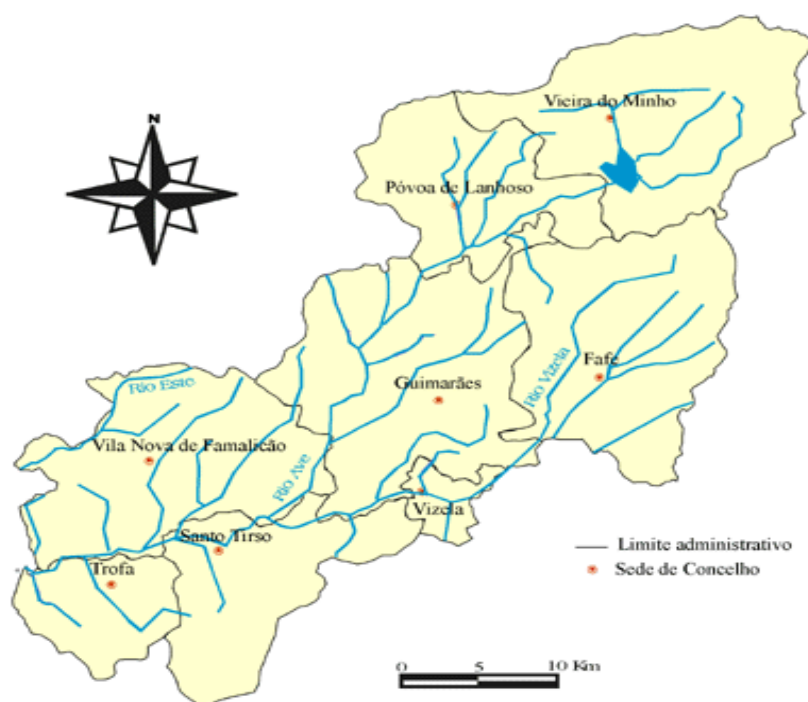
Os poderes e funções destes órgãos, entre 1834 e 2013 sofreram várias alterações. No essencial, e sem entrar em aspetos aprofundados sobre a evolução administrativa e política do território português, pode dizer-se que ao longo dos tempos as funções e competências variaram consoante as políticas de descentralização e concentração de poderes. Até 1974, com algumas exceções históricas, dominou uma administração do território centralista. Isto é, os governadores civis dispunham de amplos poderes, os quais eram outorgados pelo governo central. Eram os governadores civis quem escolhiam os administradores dos concelhos e os regedores das juntas de freguesias, os quais tinham competências políticas alargadas e a quem se subordinavam quer os presidentes de camara, quer os presidentes das juntas de freguesias. Com a Revolução de Abril de 1974 iniciou-se uma política de descentralização. Os governadores civis perderam muitas das suas competências, nomeadamente ao nível municipal. A partir desta data, camaras municipais e juntas de freguesia passam a auferir de autonomia própria alargada e como tal deixam de estar dependentes do poder central para implementar as suas políticas.



Mapa nº 15-Mapa do Distrito de Braga.

Fonte: <http://pt.mapsofworld.com/portugal/districts/maps/braga-mapa.jpg>

Deste modo, e dadas as populações, o território e muita bibliografia por nós consultada estar ainda muito arreigada aos Distritos, importa inserir o Vale do Ave no mapa político distrital português. Assim, o território que compreende hoje o Vale do Ave, até 2013, encontrava-se inserido entre o Distrito do Porto e o Distrito de Braga. Os concelhos de Santo Tirso, Trofa faziam parte do Distrito do Porto, tal como Vila do Conde, que não fazendo parte do Vale do Ave é onde desagua o rio Ave. Os restantes concelhos, isto é Vila Nova de Famalicão, Vizela, Guimarães, Fafe, Vieira do Minho e Póvoa de Lanhoso pertencem todos ao Distrito de Braga.



Mapa n° 16- Bacia hidrográfica do rio Ave no Vale do Ave.

Fonte: http://1.bp.blogspot.com/_T_XTMLqn-

[ke/SmtJ3tYp2WI/ATg/TgEu71B1-uA/s400/2-1-0-0_1_zzz.gif](http://1.bp.blogspot.com/_T_XTMLqn-ke/SmtJ3tYp2WI/ATg/TgEu71B1-uA/s400/2-1-0-0_1_zzz.gif)

Assim, tendo em linha de conta todas estas considerações, pode dizer-se que o Vale do Ave, região artificial como se disse, mas com tradições e passado histórico comum, se localiza no noroeste de Portugal, no velho Entre-Douro-e-Minho, entre ambas as margens do rio Ave, e por isso mesmo inserido também entre o Douro Litoral e o Minho da reforma dos anos quarenta do século passado.

Do mesmo modo, pelas considerações tecidas, o Vale do Ave é um território que se enquadra entre o Distrito do Porto e o Distrito de Braga.

No que ao Vale do Ave respeita mais especificamente, o seu território abrange grosso modo oito concelhos.

O critério pelo qual se define artificialmente esta região é o hidrográfico, designadamente o da bacia hidrográfica de todo o rio do Ave. Por este facto, fazem parte do Vale do Ave os seguintes concelhos, dado os seus territórios serem atravessados pelo rio Ave ou por possuírem rios ou linhas de água que direta ou indiretamente desaguam no rio Ave: Fafe (219,09 km²), Guimarães (241,28 km²), Póvoa de Lanhoso (132,54 km²), Santo Tirso (136,50 km²), Trofa (71,88 km²), Vieira do Minho (218,48 km²), Vila Nova de Famalicão (201,70 km²) e Vizela (24,70 km²). Os concelhos de Guimarães, Póvoa de Lanhoso, Santo Tirso, Vieira do Minho, Trofa e Vila Nova de Famalicão são concelhos atravessados diretamente pelo rio Ave e auferem de cursos de água subsidiários que nele desaguam.

Os concelhos de Fafe e Vizela não são atravessados pelo rio Ave. Em Fafe os cursos de água principais são o ribeiro do Bugio e o rio Vizela, duas linhas de água, a última de dimensões consideráveis, que desaguam no rio Ave em Vila Nova de Famalicão e em Santo Tirso.

O concelho de Vizela e o sul do território do concelho de Guimarães (Moreira de Cónegos) são atravessados pelo rio Vizela.

Neste ponto as linhas de águas provenientes do concelho de Felgueiras desaguam no rio Vizela, misturando-se em Santo Tirso e em Vila Nova de Famalicão com as do rio Ave. A este respeito é importante assinalar que a margem sul do rio Vizela, a qual pertence ao concelho de Felgueiras, é marcada também por um importante polo industrial têxtil, o qual não é desfasado da realidade de todo o Vale do Ave.

Por fim, ao nível da sua localização geográfica, importa referir também duas notas mais. A primeira relativa ao enquadramento do Vale do Ave nas NUTs. A segunda, igualmente importante, a respeito da Associação de Municípios do Vale do Ave.

Em termos concretos, as NUTs são a abreviação de “Nomenclatura das Unidades Territoriais para Fins Estatísticos”, um sistema hierárquico atual de divisão do território em regiões. Esta nomenclatura foi criada na década de 1970 pelo Eurostat, e visava grosso modo a harmonização das estatísticas dos vários países em termos de recolha, compilação e divulgação de estatísticas regionais. Presentemente a nomenclatura subdivide-se em três níveis (NUTS I, NUTS II, NUTS III), os quais são definidos de acordo com critérios populacionais, administrativos e geográficos.



Mapa nº 17- Mapa da NUTs III no Norte de Portugal.

Fonte: <http://2.bp.blogspot.com/-shYNEEqst2E/TwXOxt-Gp5I/AIG/YyTfgP9eJSI/s1600/mapanorte.JPG>

Recentemente, em 2015, entrou em vigor uma nova divisão regional em Portugal, conhecida como NUTS 2013. Esta nova divisão regional trás novas alterações, as quais se traduzem por exemplo no número e composição municipal das NUTS III.

Em concreto, elas passaram de 30 para 25 unidades territoriais, sendo agora designadas como «unidades administrativas». Apesar disso, com exceção das regiões autónomas da Madeira e dos Açores, esta nova versão não implicou alterações muito significativas, tendo apenas a

designação da NUTS II "Lisboa" passado para "Área Metropolitana de Lisboa". Deste modo atualmente, os 308 municípios que compõem o território português agrupam-se em 25 NUTS III, 7 NUTS II e 3 NUTS I.

Assim, e no que diz respeito ao Vale do Ave, insere-se o mesmo na NUTS III, ao qual pertencem também no norte Portugal o Alto Minho, Cávado, Área Metropolitana do Porto, Alto Tâmega, Douro, Terras de Trás-os-Montes e o Entre-Douro-e-Vouga. Com exceção de Trás-os-Montes, que fora outrora uma província, a NUTs III no norte de Portugal corresponde genericamente mais ou menos ao que fora no passado o mapa político e administrativo do velho Entre-Douro-e-Minho.

No que concerne à Associação de Municípios do Ave, importa dizer que esta é uma organização de carácter supramunicipal, portanto regional, que tem várias finalidades e objetivos em si.

Foi fundada nos anos 80 do século passado e era constituída pelos municípios de Fafe, Guimarães, Póvoa de Lanhoso, Póvoa de Varzim, Santo Tirso, Trofa, Vieira do Minho, Vila do Conde, Vila Nova de Famalicão e Vizela. Assim, como se vê, esta associação era composta por municípios que fazem parte do Distrito do Porto e do Distrito de Braga. Entre outros aspetos, criando uma sub-região no Minho, o total de municípios que a compõem correspondem a cerca de 1280 km². Neste espaço habitam cerca de 500 mil habitantes, portanto cerca de meio milhão de portugueses, o que faz do Vale do Ave uma região extraordinariamente importante. O objetivo desta associação de municípios é a de agregar todas as vontades concelhias, conciliando interesses comuns de forma a promover o desenvolvimento harmonioso de toda a região, desde a nascente do Ave até a sua foz. A cultura, a habitação, assim como a água, o saneamento e a gestão integrada dos transportes são os seus principais polos de ação.

Infelizmente esta associação depara-se presentemente com alguns problemas, nomeadamente políticos. Os presidentes de algumas câmaras municipais, como é o caso do da Trofa e de Póvoa de Lanhoso consideram

a associação obsoleta e incapaz de continuar a congregar as vontades comuns dos municípios. Por esse motivo, estes dois municípios, juntamente com o de Vieira de Minho acabaram por abandonar esta associação. Enfim, o destino desta associação poderá muito bem passar pela criação de uma nova entidade supramunicipal que tenha entre outras valências a coordenação da rede vária, sistemas de transporte, fornecimento de água, saneamento de rede escolar.

Associação igualmente importe e de caráter supramunicipal na região é a SOL do Ave. Em concreto, trata-se de uma associação, que englobando vários concelhos atravessados pelo rio Ave, pretende fomentar o desenvolvimento local de base comunitária, isto é, de base rural. É, em termos genéricos, uma associação de direito privado, que sem fins lucrativos, intervém portanto no domínio do desenvolvimento regional.

Ela resulta da Associação de Municípios do Vale do Ave, foi criada em 1992 e tem como missão contribuir para o desenvolvimento integrado de todo o Vale do Ave, adotando para o efeito um conjunto de práticas de trabalho em rede, promovendo relacionamentos de proximidade entre municípios e entre populações através de iniciativas inclusivas e de reforço de coesão territorial. Nesse sentido, os principais objetivos desta associação são: elaborar estudos, realizar campanhas, seminários, conferências e colóquios que divulguem e promovam a região, realizar, promover e fomentar a formação profissional, implementar programas e projetos de índole económica, social e cultural, implementar equipamentos sociais e serviços em toda a região, promover a melhoria das condições de habitação, promover a cooperação inter-regional e internacional, promover na região a igualdade de oportunidades entre homens e mulheres.

Além destes, esta associação tem como objetivo promover a consultoria, orientação e assistência operacional a empresas e organismos públicos da região em matérias como o planeamento, a organização, o controlo, a informação e a gestão. Nesse sentido promove e apoia a

reorganização de empresas, gestão financeira e outros serviços administrativos.

Deixando de lado os aspetos relacionados com as divisões e circunscrições políticas administrativas, passemos às questões naturais, ou seja, ao relevo e à climatologia da região, as quais são igualmente importantes para melhor se poder caracterizar toda a região e entendê-la. No respeitante ao relevo pode dizer-se que as suas características nesta região repercutem-se diretamente no clima e influenciam grosso modo indiretamente a ocupação vegetal, quer através do declive, da orientação e da altitude.

No essencial, no Vale do Ave cerca de 8,8% do território localiza-se entre os 0 e os 100 metros de altitude. Cerca de 50,3 % entre os 100 e os 400 metros. 28, 3% entre os 400 e os 700 metros de altitude, e os restantes 12, 5% acima dos 700 metros de altitude. Quer isto dizer portanto, que poucas são as zonas verdadeiramente de planície, com estas a localizarem-se fundamentalmente junto das margens do rio Ave, sobretudo a partir de Santo Tirso e de Vila Nova de Famalicão.

As áreas com cerca de 100 a 400 metros de altitude, que correspondem grosso modo à maioria do território do Vale do Ave encontram-se fundamentalmente acima de Vila Nova de Famalicão, mais concretamente em Guimarães e áreas limítrofes de alguns concelhos, nomeadamente Póvoa e Lanhoso, parte de Vila Nova de Famalicão e Santo Tirso, assim como em Vizela.

As porções de terra entre os 400 e os 700 metros de altitude encontram-se fundamentalmente nas partes mais altas do concelho de Guimarães, nomeadamente na serra da Penha, em Fafe, Póvoa de Lanhoso, Vieira do Minho, e a sul do Ave entre Paços de Ferreira e Santo Tirso.

Por fim, os pontos mais altos desta região, isto é as áreas com mais de 700 metros de altitude, algumas das quais atingirem os 1000 e os 1300 metros, podem ser encontradas fundamentalmente nos concelhos de Fafe e

Vieira do Minho. Aqui há salientar pontos como a Senhora da Ascensão, Santa Marinha, São Romão, São Bento, e Penha. São pontos altos na paisagem, sacralizados com pequenas capelas e ermidas, muitas das quais conhecendo nos meses de verão verdadeiras romarias.

O ponto mais alto do Ave corresponde precisamente à serra da Cabreira, em Vieira do Minho, com cerca de 1261 metros de altitude.

Aqui, em mercê das características do relevo observa-se uma paisagem humana completamente diferente daquela que se pode encontrar na maioria dos casos no restante Vale do Ave.

Enquanto na planície e nas zonas até aos 700 metros de altitude se observa a existência de um povoamento disperso, nas regiões mais altas e montanhosas ocorre um povoamento concentrado, em que aldeia, deixa se confundir com a paróquia para se identificar com um aglomerado bastante significativo de casas.

Relativamente ao ponto mais baixo, ou seja aquele que apresenta a menor altitude em todo o Vale do Ave, dizer que ele se situa no concelho da Trofa, junto ao rio Ave. Tem o mesmo apenas 25 metros de altitude em relação ao nível médio das águas do mar.

Ainda a respeito da orografia da região, importa salientar que estes relevos, são na maioria dos casos de origem granítica, consequência da orogenia Hercínia, a qual desempenhou papel fundamental na estruturação geológica do noroeste peninsular. Assim, no Vale do Ave as principais rochas consolidadas da região são, por ordem decrescente, os granitos, os xistos e diversas rochas afins destas.

Quanto ao clima, fortemente influenciado pelas características orográficas apresentadas, pode dizer-se que esta região apresenta afinidades mediterrânicas mas com uma forte influência atlântica. Por esse facto, o clima traduz normalmente temperaturas amenas, com pequenas amplitudes térmicas.

Assinalável é a forte pluviosidade que a região conhece durante boa parte do ano em resultado quer da sua posição geográfica, proximidade do Atlântico, quer da forma e disposição dos seus principais conjuntos montanhosos. Fruto portanto da simbiose relevo e proximidade atlântica, pode dizer-se que a época do ano em que se registam os máximos de precipitação mensal corresponde aos meses do Inverno, sobretudo aos meses de Janeiro e Fevereiro.

A temperatura média mensal mais alta regista-se por norma no mês de Julho, sendo além deste mês normalmente quentes Junho e Agosto. O mês em que se regista por norma as temperaturas mais baixas é Janeiro.

Em resumo, corroborando com o climatologista António José Bento Gonçalves, da Universidade do Minho, toda esta região apresenta elevados quantitativos pluviométricos, os quais se devem à frequente passagem de superfícies frontais, conjugadas com o efeito das montanhas muito próximas do litoral. Por isso, toda esta pluviosidade entre montes e montanhas dá origem à grande rede hidrográfica do rio Ave, tornando muito extensa assim a região do Vale do Ave.

A temperatura média anual desta região oscila entre os 12,5 e o 15°, o que torna uma temperatura muito temperada, sem excessos negativos ou positivos. É aquela temperatura a que Orlando Ribeiro, pai da geografia em Portugal, chamava de clima temperado marítimo. Por tudo isto, a rede hidrográfica do Vale do Ave é bastante extensa e importante, sobretudo, além do Ave, alguns dos seus afluentes. Entre outros, são os casos do rio Vizela, na sua margem esquerda, e do rio Este, na sua margem direita.

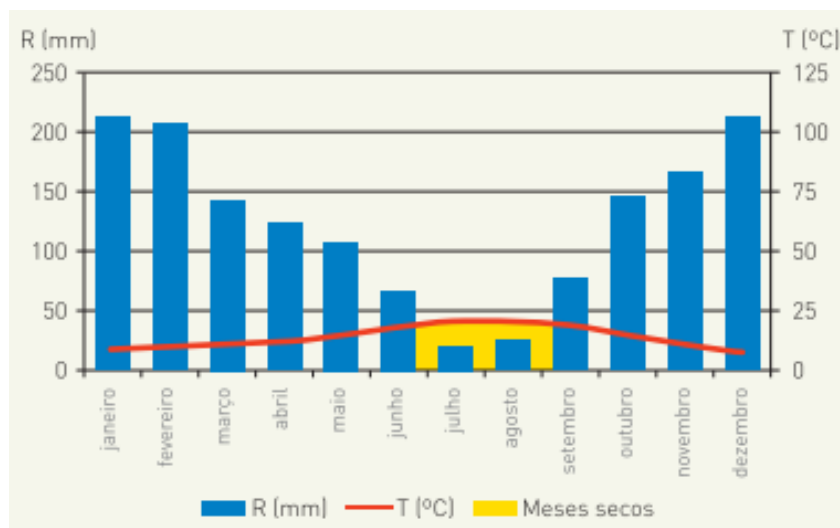


Gráfico nº 1-Gráfico termo pluviométrico.

Fonte: Instituto de Meteorologia – Estação Climatológica de Braga 2005

Depois há que ter também em conta alguns rios mais pequenos, como o Selho em Guimarães ou o Bugio em Fafe.

Quer nas suas margens, quer nas dos seus afluentes, encontram-se instaladas importantes unidades industriais, muito consumidoras e utilizadoras das águas fluviais.

Do passado ficaram ainda nas margens destes rios vestígios de muitos moinhos e azenhas de água, os quais serviam sobretudo para moer o cereal. Paralelamente, muitos dos seus açudes, caleiros e canais, ou laje ou em terra batida, tiveram também uma finalidade edáfica: no essencial a água que por eles passava era levada aos solos, os quais bastante irrigados, contribuíram para uma boa agricultura.

Nas zonas mais baixas a paisagem corresponde por tudo isto a povoamento disperso, enquanto os sistemas agrícolas de montanha promoveram povoações mais concentradas, onde o que impera é o espírito da vida comunitária.

Pese embora este facto, na região verificam-se também ocupações humanas/ antrópicas relevantes nos concelhos de Guimarães, Vizela e Vila Nova de Famalicão em resultado da forte implantação industrial, a qual deu lugar a uma explosão urbana.

Também os concelhos de Santo Tirso e Trofa partilham desta tendência recente, embora apresentem no geral menor densidade de ocupação antrópica. Seja como for, no conjunto dos concelhos que compõem o Vale do Ave, são os espaços florestais que predominam, representando os mesmos cerca de 57% do território total.

As áreas urbanizadas correspondem no seu conjunto apenas a 9%, e a área agrícola a cerca de 34%. Como se vê, a ocupação do solo revela bem a importância que ainda hoje têm as áreas florestais e agrícolas na vida da região, mesmo depois da industrialização aqui ter sido implantada.

Segundo os censos de 2001 e 2011 o Vale do Ave apresenta sempre um aumento da densidade populacional, devido a tudo quanto já dissemos.

Este forte e apreciável dinamismo demográfico é caracterizado pela ocorrência de elevadas taxas de natalidade, dado que o nível médio das famílias é razoável.

Fora das zonas urbanas esta é uma das maiores concentrações humanas da Península Ibérica e até uma das mais antigas. Isto mostra bem que as grandes transformações verificadas nos últimos séculos, após a introdução do milho e posteriormente a indústria têxtil, marcaram o desenvolvimento de Vila Nova de Famalicão são os concelhos com mais população, 159 576 e 127 567 respetivamente.

O Rio Ave com os seus afluentes, criaram nos seus leitos, durante todo o extenso percurso uma tendência consequente de fundo, seguindo-se um processo demográfico questionando as estruturas económicas e sócio culturais, com um modelo de povoamento assimétrico e um crescimento a

ladear as indústrias. Estas feituas fazem com que não haja convergência no desempenho económico a nível nacional, requerendo as diferenças distintas abordagens estratégicas e articuladas, não obstante a expansão urbana em Portugal acompanhar as tendências europeias



Mapa nº 18- Rios do Vale do Ave.

Fonte: www.riosdovaladoave e do Autor

Legenda: 1 Rio Ave; 2 Rio Este; 3 Rio Vizela; 4 Rio Selho; 5 Rio Bugio

Sempre se falou e ainda hoje se fala na necessidade de reformar o quadro legal do território e urbanismo. Observando-se um alargamento crítico dos perímetros urbanos com vias e áreas urbanizáveis.

A existência dos espaços que nos debruçamos aqui, têm criado infraestruturas de apoio ao desenvolvimento, pois já foram vida territorial, industrial e social, bem como possuem acessibilidades e transportes, encurtando-se deste modo as distâncias entre os principais centros urbanos, numa ampla disseminação dos modos de vida e da cultura urbana, ainda persistindo em algumas localidades e empresas, mas as condições de

projectação do país no contexto internacional fez com que algumas outras ora grandes indústrias não pudessem evoluir os padrões indispensáveis e viram a sua ascensão transformada em queda.

Viu-se durante essa década uma relação entre o depauperamento dos centros das cidades e a desqualificação das periferias urbanas, pois estas já não possuíam atração e o concomitante sustento.

Foi a partir desta década que o setor secundário começa a ter um predomínio quase absoluto, decorrente da indústria têxtil, dada a riqueza da cultura do linho numa fase inicial. Sem falar nas maiores concentrações ou em fábricas modernas, por vezes desordenadamente multiplicadas, e que obedecem a outros padrões de organização do espaço, o processo inicial de penetração da indústria nesta região fez-se sem subverterem demasiado a paisagem rural.

A dinâmica recente da industrialização tem profundas raízes na forma como a indústria se foi organizando, devido à rede hidrográfica, também ela espalhada por todo o Vale

No último quartel do século XIX, quando a têxtil algodoeira já era dominante, o linho tendeu a tornar-se mais residual.

As pequenas instalações industriais, na maioria das vezes integradas nas próprias habitações, servindo comutativamente de oficina e de habitação, denotando com isso o caráter familiar dos primórdios da indústria têxtil moderna na região. Todas estas indústrias, de caráter familiares, trabalhavam para as grandes empresas que se haviam sediado na região do Ave.



Mapa nº 19-Portugal com mancha do Vale do Ave.

Fonte: www.Serviços.de.cartografiapadeportugal e do Autor

A fiação e a tecelagem doméstica do linho constitui, pelo menos até a documentação medieval a refere, sobretudo como pagamento de rendas.²⁷² Em geral, por aqui cultivava-se o linho nos paus, terrenos

²⁷² Teresa Sá – Sistema produtivo industrial e território, um estudo da têxtil em Guimarães, in *Revista da Faculdade de Letras*, Universidade do Porto, Porto, 1998, pág. 55.

MARQUES, Helder – A agricultura a tempo parcial a agricultores pluriactivos no Noroeste de Portugal, in *Revista da Faculdade de Letras*, Universidade do Porto, 1995, pág. 39. CLETO, Joel; FARO, Suzana – A Rota do Património Industrial do Vale do Ave: caracterização e breves considerações, in *Património e Indústria no Vale do Ave. Um Passado com Futuro*. Agência de Desenvolvimento Regional do Vale do Ave, Famalicão, 2002, pág. 149.

fundos e húmidos, semeando-se por Abril para colher o produto em Junho. Através de uma tecnologia simples e ancestral, mas muito operosa, obtinham-se produções de qualidade diversa, como por exemplo a estopa, o bragal ou o treu, os quais se destinavam nos tempos mais remotos ao consumo próprio da casa e à venda nas feiras.

Entre outros motivos para a implantação da indústria no Vale do Ave, estiveram as boas condições de cultivo da matéria-prima, linho e algodão.

A forte densidade populacional, as razoáveis vias de circulação, a densa rede hidrográfica da região, bem como a existência de um conhecimento acumulado ancestral. Assim, decorre deste modelo de industrialização a especificidade do sistema de emprego local, que deve ser entendido numa lógica regional, onde se interligam as componentes sociais, económicas e culturais.

Nas últimas décadas desenvolveram-se formas muito variáveis de urbanização e de periurbanização que cobrem espaços cada vez mais vastos.

No Vale do Ave foi, de facto, a indústria algodoeira que criou a ambiência do trabalho têxtil, chamando para a fábrica uma população de longa vivência rural, habituando mulheres, crianças e homens a horários e rotinas típicas do modelo de produção em série, tão próprio da Revolução Industrial.

O trabalho duro e continuo na atmosfera húmida dos interiores das fábricas, o acompanhamento dos ritmos mecânicos dos teares, o cumprimento rigoroso dos horários alargados, durante muito tempo de sol a sol, sem férias ou interrupções, a habituação à dependência do magro salário para sobreviver, ajudou a moldar uma cultura, de tal forma que na bacia do Ave se dizia que a tecelagem era parte integrante da educação das jovens, constituindo o tear as arras do casamento das filhas, pois casa que não tivesse um tear ou era cada de fidalgo ou era casa miserável



Figura nº 55-Foz do Rio Ave – Vila do conde.

Fonte : Autoria Própria

O povoamento tradicional, tendencialmente concentrado, tornou-se pouco a pouco disseminado: as casas e as fábricas instalaram-se entre as velhas casas rurais, enquanto novas vias de comunicação foram sendo abertas. Assim, aos territórios dinâmicos de urbanização difusa sobrepõe-se hoje uma rede de aglomerados urbanos marcados pela conurbação policêntrica, apoiada fundamentalmente nas cidades de Guimarães, Vila Nova de Famalicão, Santo Tirso, Trofa, Vizela e Fafe.

O Vale do Ave apresenta hoje um modelo de território urbano disperso, caracterizado pelo predomínio dos padrões de urbanização e industrialização difusos, onde a plurifuncionalidade do uso do solo se interconecta dando origem por sua vez a um modelo de indústria difusa: comércio, exploração agrícola, serviços, habitação.

5.2 Resenha Histórica de Famalicão

De acordo com os estudos e as monografias que conhecemos acerca deste concelho, pode dizer-se que o território que hoje compõe o concelho de Vila Nova de Famalicão é habitado desde tempos ancestrais. Com base na Arqueologia, os vestígios mais antigos de povoamento destas terras remontam pelo menos ao IV milénio a.C. Com efeito, é mais ou menos deste período que datam os mais antigos vestígios da cultura dolménica, cultura esta, que como se sabe, se encontra ligada não só às primeiras manifestações artísticas e religiosas como também à prática agrícola. Desse período chegaram até nós alguns topónimos, como por exemplo, mamoa, mamoinha, ou, entre outros, antas, assim como algumas mamoaas, isto é, pequenos túmulos megalíticos.

Entre outras, como por exemplo a mamoa de Fiães, encontram-se inventariadas pelos serviços de arqueologia quatro mamoaas só na freguesia de Vermoim.

Além destas há também a destacar a presença de vestígios de antigos povoados como o do Rio e o da Bouça de Pique, que remontam ao 3º milénio a.C. À idade do cobre, ou calcolítico, a que pertence grosso modo a cultura dolménica, sucedeu-se a idade do bronze. Deste período a Arqueologia desconhece quase por completo os vestígios do seu povoamento em virtude da antropização da paisagem, na sequência do desenvolvimento da prática agrícola.

Em sobretudo cerâmicos, designadamente vasos. Ao todo, para este período, o Gabinete de Arqueologia da Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão, tem inventariado 10 registos de vasos, 1 de um peso e um registo de uma bracelete em ouro maciço sem decoração. Além destes artefactos, há também a relevar para o conhecimento do povoamento histórico de Famalicão, a existência do povoado do Facho e de uma necrópole da idade do bronze a qual se encontra na Quinta da Bouça.

Tanto um como outro, segundo as informações arqueológicas que consultamos datam do mesmo período, ou seja, inícios do 1º milénio a.C.²⁷³

Já em relação à idade do ferro, também designada por época castreja, ficaram-nos alguns povoados fortificados, ao todo cerca de catorze, alguns deles com reminiscências do período anterior. Entre outros casos, muitos dos quais nunca escavados, temos o exemplo do castro das Ermidas. Trata-se de um povoado fortificado que apresenta forma alongada no sentido nordeste-sudoeste e um recinto central delimitado por uma muralha, no interior do qual se desenvolve a área habitacional, maioritariamente constituída por habitações de planta circular. Na zona envolvente ao esporão apresenta dois fossos e um talude, estruturas que se relacionavam o sistema defensivo do povoado. Um conjunto de escavações arqueológicas, aqui realizadas entre 1983 e 1987, revelaram ainda a existência de uma ocupação continua deste espaço entre o século IV a.C., e o século I d.C. De um modo geral pode dizer-se que as habitações de planta circular correspondiam ao período castrejo e enquanto as habitações de planta retangular se inserem no período romano, isto é, sensivelmente no século I d.C.²⁷⁴

A igual período pertence o castro da Santa Cristina, um pequeno povoado fortificado que apresenta plataforma central definida por um talude e escarpa, o que para o período em questão proporcionava excelente defesa natural. Para Oeste existe, ainda, de acordo com a Arqueologia, uma plataforma relativamente estreita que é limitada por uma muralha pétrea reforçada com um fosso e um talude. Para este-nordeste detetam-se, no seguimento da acrópole, duas plataformas, e um mais adiante um novo talude que orientando-se para oeste ia entroncar

²⁷³ S. Julião de Calendário: do velho castro ao urbanismo castrense, in *Jornal a Voz de Famalicão*, 1985, págs. 1 e 8. *O Arqueólogo Português*, 12, Museu Nacional de Arqueologia, Lisboa, 1907.

²⁷⁴ Escavações arqueológicas no castro das Ermidas na freguesia de Jesufrei, in *Jornal Vila Nova*, 1985.

numa muralha pétrea. No interior do recinto fortificado, uma vez mais, à semelhança do verificado no castro das Ermidas, encontravam-se habitações pétreas de planta circular e retangular.²⁷⁵

De relevo ainda, o castro da Bóca. Trata-se de um povoado de pequenas dimensões que assenta numa pequena elevação pouco destacável na paisagem. Apresenta forma subcircular possuindo duas plataformas circundadas por muralhas e um fosso.



Figura nº 56 - Castro do Cruito.
Fonte: Foto do Autor

Ao lado fica o Outeiro do Castro, considerado pelos arqueólogos como um pequeno prolongamento do Castro da Bóca. Este caracteriza-se fundamentalmente por apresentar um topo totalmente aplanado, formando com isso uma plataforma central, a partir da qual se desenvolvem, sobretudo a oeste, outras de menor dimensão. É nestes espaços aplanados que se desenvolvem as áreas habitacionais. Quanto ao

²⁷⁵ Existirá uma citânia no Monte de Santa Cristina, in *Jornal Noticias de Famalicão*, 1960.

sistema defensivo, à semelhança dos demais casos, ele era constituído por um fosso e uma linha de muralha. Ainda com respeito a este povoado, algumas intervenções arqueológicas nele efetuadas, revelaram a existência de casas de planta circular com lajeados, as quais pertencem ao final da idade do ferro, e vestígios mais antigos ainda, provavelmente da idade do bronze, de uma cabana circular, que teria sido segundo os arqueólogos construída com madeira.

Além destes casos, relevem-se ainda os castros de São Miguel o Anjo, o Castro do Facho, o castro de Vermoim, o castro de São Mamede, também designado por Monte Redondo, o castro de Santa Tecla, o castro do Cruito e o castro de São Miguel.

No seu conjunto, tal como os que aqui procuramos descrever de forma sucinta, revelam-nos dois factos.

O primeiro é que o território que hoje constitui o concelho de Vila Nova de Famalicão era já, por altura do início da Era de Cristo, uma região muito povoada. O segundo é que o povoamento nesse período era concentrado.

De acordo com o Gabinete de Arqueologia de Vila Nova de Famalicão, partindo da interpretação a que se prestam as escavações arqueológicas realizadas no concelho, a maioria dos povoados fortificados castrejos foram abandonados a partir do século I d.C. Segundo a Arqueologia a chegada dos romanos trouxe paz e intensificou a atividade agrícola.

Assim, ao povoamento concentrado em povoados fortificados correspondeu no período subsequente, a partir portanto do século I d.C., um povoamento disperso, o qual caracteriza ainda hoje o concelho.

Entre outros sinais, desse mesmo povoamento disperso, encontram-se os sítios seguintes sítios arqueológicos: a estação romana

de Perrelos, a da Quinta da Devesa, a do Covelo, a da Quinta de Boamense, todos eles conotados com casais e vilas romanas. Além destes, restinguindo-se apenas a vestígios cerâmicos, os quais podem denotar a presença de estruturas habitacionais romanas, há que contar com o sítio da Agrela, o sítio da Agrinha, o sítio da Igreja Velha, o sítio da Fiança, o sítio de Eirados e o sítio de Quintela.

Para a idade média há também vestígios, sobretudo em relação ao período anterior à independência de Portugal. Um deles diz respeito ao castelo de Vermoim, ao que parece um castelo em madeira que se encontrava sediado sobre um esporão destacável na paisagem.

A ele se refere os *Anneles Portucalenses Veteres*, documento de 1016 e que relata uma incursão normanda na região. De acordo com o Gabinete de Arqueologia da Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão, foi, provavelmente abandonado em finais do século XIV. Além deste castelo merecem, também destaque o castelo de São Miguel, já referido em 1085 no *Liber Fidei*, documento 137, o castelo de Costoias, abandonado no século XIII, o castelo de Sobrosso, que já existia segundo o documento 278 do *Liber Fidei* em 1033, o castelo Beati que vem já referido em 1057 num documento da *Vimaranes Monumenta Historica*.

Depois destes, releve-se ainda o caso da atalaia do Telhado, relacionável com o castelo de Vermoim, assim como o sítio arqueológico da Lobeira onde, segundo os arqueólogos, existiu uma pequena povoação, e a necrópole de Perrelos, um cemitério medieval datável do século IX-XIII, constituído por 59 sepulturas cobertas por lages.

Relativamente às primeiras reminiscências de Vila Nova de Famalicão como concelho, pode dizer-se que elas encontram-se inscritas na primeira carta de foral, a qual foi atribuída por D. Sancho I no ano de 1205.

Nesse documento encontram-se dispostas as regras do que devia ser explorado pelos reguengos. Por exemplo, os moradores tinham de pagar à coroa a terça parte de tudo quanto cultivavam. Um pouco mais tarde, em 1245, o mesmo monarca fez nova carta de foral, dando autorização aos 40 povoadores do seu reguengo para o administrarem e ficaram perpetuamente com os seus lucros. Na mesma carta de foral, o poder real concedeu-lhes ainda algumas beneficências, nomeadamente a criação de uma feira quinzenal.²⁷⁶

Com o avançar dos tempos, e porque o território de Famalicão na altura se encontrava muito retalhado, em concreto havia no mesmo espaço vários concelhos, coutos, honras e julgados, sobretudo a partir de 1368, D Fernando integrou muitas terras que naqueles tempos não pertenciam ao concelho.

Durante esse período e até sensivelmente 1835 a sede do concelho estava sediada em Vermoim, dado o mesmo ser designado por Julgado de Vermoim. Em termos administrativos o julgado de Vermoim encontrava-se no entanto subordinado à Ouvidoria de Barcelos, facto que levou os famalicenses em 1825 a solicitar à vila de Barcelos a criação de um concelho próprio, isto é que não dependesse de Barcelos.²⁷⁷

Com a nova reforma administrativa de 1836 o antigo julgado de Vermoim foi extinto e criado em seu lugar o concelho de Vila Nova de Famalicão, que passou a ter o território e as freguesias que praticamente hoje se conhecem.

Portanto, apesar das origens do concelho serem bastante anteriores como se viu, a autonomia administrativa concelhia só foi alcançada em 1836. Fruto dessa autonomia, o aglomerado urbano de

²⁷⁶ SALGADO, Benjamim – *Vila Nova entre dois forais: achegas para uma monografia de Famalicão*, Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão, 1967. CAPELA, José Viriato; MARQUES, José; COSTA, Antunes; SILVA, António – *História de Vila Nova de Famalicão*, Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão, 2005.

²⁷⁷ *Op. cit.*

Famalicão é elevado ao estatuto de vila em 1841, isto é, em pleno reinado de D^a Maria II. Um pouco mais tarde ainda, vindo dar um enorme dinamismo económico e industrial à região, mais concretamente em 1850, é inaugurada a nova estrada real que vai do Porto para Braga, e por alturas de 1867 é inaugurado o caminho-de-ferro, o qual ligava a cidade do Porto a Braga e a Valença.²⁷⁸

Quanto à história mais recente de Famalicão é importante dizer-se que a mesma se insere e é indissociável do advento e implementação da indústria têxtil em Portugal. Neste território, com largas tradições artesanais na produção do linho, a primeira fábrica têxtil algodoeira moderna. O concelho de Famalicão estende-se ao longo dos vales entre os rios Este e o rio Vizela. O seu seio é banhado pelos rios Ave, rio Selho e Rio Bugio. Todos os rios indicados são afluentes do indicado rio Ave.



Mapa nº 20 - Rio Ave e afluentes – Nascentes; 1 e Foz.

Fonte: www - Adrave - 23/8/2014

²⁷⁸ *Idem*, *Op. cit.*

Situando-se como referido num vale, Famalicão é ladeado por montes, onde predomina o pinheiro bravo e o eucalipto. Confina nos dias de hoje com os municípios de Braga, Guimarães, Santo Tirso, Trofa, Vila do Conde, Póvoa do Varzim e Barcelos. Assim, como se pode ver, o concelho em estudo encontra-se envolvido por outros concelhos e cidades, algumas bastante desenvolvidas.

A cidade de Vila Nova de Famalicão situada em pleno vale do Ave é uma região conhecida sobretudo pelo seu padrão de urbanização.



Figura nº 57 - V N Famalicão – Paços do Concelho.
Fonte: [www – V N Famalicão](http://www.vnfamalicao.pt) - imagens - 23/8/2014

Foi aqui, porque reunia todos os requisitos necessários que pela primeira vez em Portugal se estudaram a urbanização rural e difusa, assim como os modelos de industrialização próprios dos sistemas produtivos locais ou dos distritos industriais, como lhe chamaram os geógrafos da época. Entende-se ser de relevar a existência de uma das mais antigas escolas agrárias do país, que pela sua imposição, está a ser edificado o Instituto Industrial dos Têxteis, embora com bastantes anos de atraso, mas como se diz na engíria; “ mais vale tarde do que nunca “

A Sampaio Ferreira & Companhia – é fundada em finais do século XIX em Riba d'Ave, uma vila que se torna assim industrial. Mais recentemente, também a barragem que se construiu na freguesia de Bairro veio contribuir para o melhoramento da indústria têxtil, sobretudo ao torna-la eletrificável, o que constituiu um marco fundamental na história da indústria local.

No essencial, as dinâmicas e formas de industrialização aqui patentes caracterizaram-se sobretudo pela especialização regional, neste caso no ramo da indústria têxtil, cuja evolução e maturidade explicam a formação de redes de produção, especializações operárias e empresariais.

A Vila de Riba D'Ave possui características únicas , desde o relevo físico da paisagem verdejante , até ao ziguezaguear do seu rio ; Ave , sendo uma mais valia para nascerem centros residenciais; casa campo, casa horta , juntando os trabalhadores que buscam emprego nas empresas instaladas e em instalação, não deixando também a raiz familiar; casa, campo, fábrica.

No concelho de Vila Nova de Famalicão o fenómeno urbano não corresponde propriamente ao modelo de cidade de tipo implosivo, de aglomerações urbanas perfeitamente delimitadas, fisicamente reconhecíveis e localizáveis num entorno regional relativamente esvaziado.

Vila Nova de Famalicão, tal como as demais cidades do Vale do Ave, no sentido convencional do conceito, não desempenha um papel forte enquanto centro de gravidade industrial e demográfica da região.

As cidades satélites muito próximas umas das outras, criam um conglomerado geral, indo do poder local à decisão de infraestruturas, tendo necessidade pela política de constituírem uma associação denominada ADRAVE; Associação para o Desenvolvimento do Vale do

Ave. Claro está que o resultado prático é quase nulo e impercetível, estando refém da política.

\ A maior parte da população vive entre cidade, numa malha urbana densa, percorrida por uma rede fina de estruturas viárias e onde se localiza também a fatia maioritária da atividade industrial dominante.

O geógrafo Álvaro Domingues, que coordenou um trabalho de tese sobre esta matéria, diz-nos que “... *a nublosa urbana do Ave fixa-se ao longo do vale do rio Ave e dos seus afluentes, a uma altitude inferior a trezentos metros e que alberga uma população de 352 mil habitantes, com uma área de 616 km², correspondendo a uma densidade populacional de cerca de 571 habitante por km²*”.²⁷⁹



Figura nº 58 - V N Famalicão – Vista Panorâmica.

Fonte: www – V N Famalicão - imagens - 23/8/2014

Portanto, Vila Nova de Famalicão localiza-se num dos vértices do polígono que delimita a conurbação policentrada do Ave, constituindo uma das suas centralidades mais bem afirmadas, dado que está numa posição estratégica por se articular bem com as cidades do

²⁷⁹ DOMINGUES, Álvaro (coord.) – *op., cit.*, 2003, pág. 166.

Porto e de Braga. Apesar de se situar num ponto privilegiado e inserida numa região fortemente industrializada e urbanizada, Vila Nova de Famalicão encontra-se apesar disso numa situação de centralidade não consolidada.

Toda a dinâmica recente feita pelos autarcas locais não permitiu a criação de uma imagem urbana estável e sedimentada, até porque como vimos o concelho data apenas de 1836. Há contudo uma exceção, que é o núcleo mais antigo onde o processo de substituição das edificações foi criando uma certa identidade urbana.

É verdade, Famalicão apresenta uma imagem inacabada. Os grandes e pequenos edifícios foram surgindo nos últimos tempos de uma forma bastante desorganizada, sem regras urbanísticas o que dá uma imagem típica da urbanização difusa. O espaço público tem tido uma evidente transformação através do plano do eixo estruturante norte-sul e que veio dar resposta às carências da cidade. Pretendeu-se assim como cozer as intervenções urbanísticas existentes e garantir um adequado e continuo tratamento no espaço público.

A instalação de equipamentos e serviços ao longo dos novos eixos estruturantes tem contribuído bastante para o desenvolvimento da urbanidade que se pretende. Como se pode ver, o concelho de Vila Nova de Famalicão está intimamente ligado com a sua história.

O povoamento dominante, à exceção do que se verifica no centro da cidade, é disperso e tem a mesma correspondência com o que surgiu no período romano e medieval, altura em que se fundaram a maioria das freguesias enquanto paróquias. Por este facto, como atrás se disse, o concelho de Vila Nova de Famalicão apresenta uma imagem inacabada. Por outro lado, a imagem urbana instável e pouco sedimentada do centro relaciona-se com o facto de o concelho só ter sido criado em 1836. Falta-lhe portanto um substrato histórico contínuo como aquele que se pode encontrar no Porto, em Braga ou em Guimarães.

Do ponto de vista económico e demográfico boa parte da sua população vive nas freguesias, tanto nas rurais como naquelas que são mais industriais. Tal facto prende-se fundamentalmente com a importância que a agricultura tem para o concelho, sobretudo pelo facto de ser uma agricultura de policultura de cariz doméstico.

De resto é ela, como adiante se verá com maior cuidado, que se deve a industrialização. O setor industrial aqui dominante é o têxtil, muito associado, desde tempos ancestrais à cultura do linho.

5.3 Caraterização Sociodemográfica do Concelho

Famalicão é um concelho que se situa na região norte de Portugal, mais concretamente nos meandros da antiga província do Entre-Douro-e-Minho. Do ponto de vista administrativo encontra-se inserido, como já se teve a oportunidade de referir, no distrito de Braga e faz parte hoje da área metropolitana do Porto.

Com cerca de cinquenta freguesias que tem e com 133. 832 habitantes, de acordo com os dados fornecidos pelos últimos censos realizados em 2011, pode dizer-se que Famalicão é um concelho populoso, sendo que esta faceta lhe advém do facto de ser bastante industrial. Com efeito, como de resto se verá adiante, o concelho de Famalicão encontra-se situado numa área com tradições industriais ancestrais relacionadas sobretudo com o sector têxtil: o Vale do Ave.

É neste sentido portanto que se pode entender a evolução e o comportamento demográfico do concelho, dado que a indústria tem chamado até si tanto as populações das freguesias periféricas como as de outros concelhos.

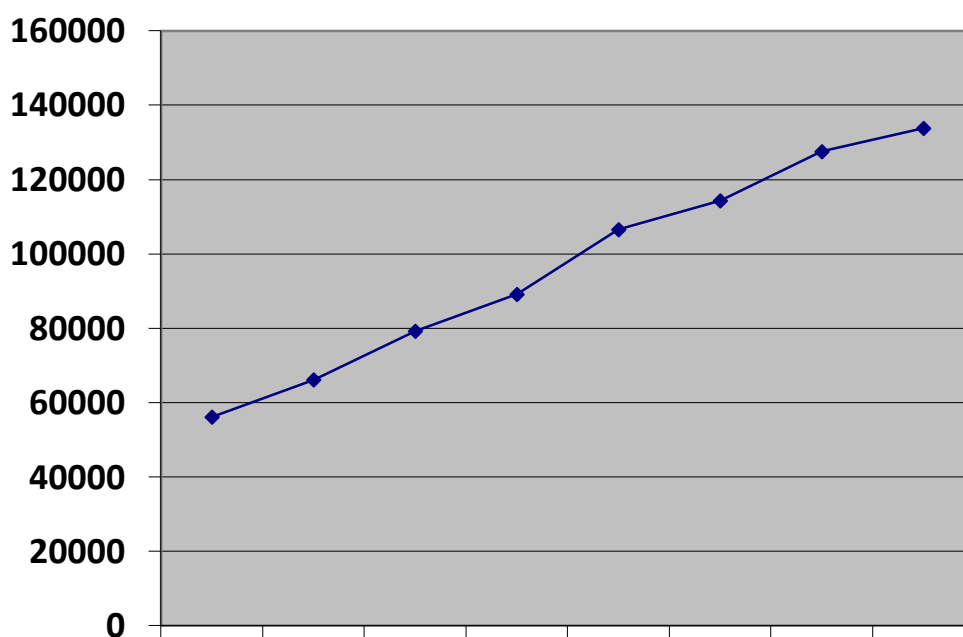


Gráfico nº 2 - Evolução da população de Famalicão (1940-2011).

Fonte: INE, censos de 1940, 1950, 1970, 1981, 1991, 2001, 2011

Pese embora este facto, o concelho de Famalicão, à semelhança do que se passa um pouco por todo o Minho, é caracterizado também pela sua faceta agrícola. Com efeito, boa parte da população, tanto no presente como no passado, continua a dedicar-se à agricultura. A dedicação a esta atividade faz-se de forma intensiva e constitui hoje, tal como no passado, um complemento ao trabalho na indústria.

Relativamente à evolução da população de Famalicão ao longo do tempo, sobretudo entre 1940 e 2011, como se pode ver no gráfico de linhas que se apresenta, nota-se que a tendência geral foi de crescimento demográfico contínuo. Esse crescimento relaciona-se fundamentalmente com o desenvolvimento industrial do concelho e com os movimentos migratórios, especialmente com aqueles que se predem diretamente com o êxodo rural das regiões mais interiores do Entre-Douro-e-Minho.

| Freguesias | 1940 | 1950 | 1960 | 1970 | 1981 | 1991 | 2001 | 2011 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Abade de Vermoim | 137 | 117 | 174 | 177 | 253 | 307 | 351 | 437 |
| Antas | 1820 | 2009 | 2245 | 3783 | 3986 | 4870 | 5376 | 6925 |
| Arnosó (St^a Eulália) | 777 | 915 | 1035 | 1022 | 1125 | 1125 | 1122 | 1111 |
| Arnosó (St^a Maria) | 1007 | 1068 | 1202 | 1214 | 1417 | 1617 | 1824 | 2008 |
| Ávidos | 742 | 821 | 853 | 1064 | 1424 | 1359 | 1410 | 1742 |
| Bairro | 2157 | 2701 | 3134 | 3114 | 3620 | 3650 | 3803 | 3598 |
| Bente | 311 | 244 | 423 | 572 | 750 | 806 | 959 | 925 |
| Brufe | 1119 | 1385 | 1658 | 2223 | 2497 | 2397 | 2288 | 2231 |
| Cabeçudos | 654 | 746 | 884 | 898 | 1170 | 1238 | 1472 | 1466 |
| Calendário | 3238 | 4255 | 5205 | 6225 | 7974 | 8972 | 10697 | 11667 |
| Carreira | 989 | 1230 | 1541 | 1802 | 1812 | 1629 | 1907 | 1662 |
| Castelões | 715 | 833 | 1064 | 1086 | 1276 | 1582 | 1746 | 2021 |
| Cavalões | 567 | 651 | 701 | 687 | 990 | 1240 | 1465 | 1539 |
| ruz | 790 | 905 | 1083 | 1258 | 1635 | 1589 | 1636 | 1738 |
| Delães | 1699 | 2309 | 2905 | 2962 | 3525 | 3511 | 3761 | 3917 |
| Esmeriz | 796 | 905 | 1133 | 1159 | 1413 | 1599 | 1905 | 2218 |
| Fradelos | 1764 | 1892 | 1987 | 2437 | 2891 | 3012 | 3337 | 3914 |
| Gavião | 1420 | 1758 | 2161 | 1569 | 3551 | 3467 | 3729 | 3747 |
| Gondifelos | 1215 | 1336 | 1486 | 1560 | 1857 | 1461 | 2183 | 2438 |
| Jesufrei | 364 | 465 | 525 | 556 | 631 | 623 | 666 | 679 |
| Joane | 226 | 304 | 380 | 457 | 5793 | 6249 | 7528 | 8089 |

| | | | | | | | | |
|--|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|
| | 9 | 2 | 9 | 1 | | | | |
| Lagoa | 458 | 476 | 530 | 692 | 831 | 902 | 890 | 911 |
| Landim | 169 | 192 | 233 | 242 | | | | |
| | 5 | 3 | 1 | 7 | 2745 | 2752 | 2852 | 2834 |
| Lemenhe | 708 | 822 | 873 | 940 | 1175 | 1363 | 1427 | 1272 |
| Louro | 141 | 160 | 191 | 212 | | | | |
| | 5 | 9 | 7 | 7 | 2515 | 2303 | 2464 | 2250 |
| Lousado | 151 | 164 | 230 | 269 | | | | |
| | 5 | 0 | 6 | 5 | 3137 | 3469 | 3725 | 4057 |
| Mogege | | | 115 | 125 | | | | |
| | 832 | 891 | 9 | 0 | 1545 | 1672 | 1738 | 1943 |
| Mouquim | 650 | 782 | 903 | 957 | 1262 | 1394 | 1403 | 1266 |
| Nine | 193 | 180 | 217 | 225 | | | | |
| | 4 | 3 | 8 | 7 | 2300 | 2586 | 2735 | 2974 |
| Novais | 520 | 616 | 686 | 638 | 713 | 831 | 898 | 1124 |
| Outiz | 489 | 544 | 577 | 595 | 705 | 896 | 943 | 913 |
| Pedome | | 112 | 140 | 159 | | | | |
| | 813 | 6 | 6 | 7 | 1989 | 2263 | 2234 | 2120 |
| Portela | 303 | 315 | 332 | 400 | 518 | 584 | 635 | 585 |
| Pousada de Saramagos | | | 116 | 156 | | | | |
| | 722 | 842 | 9 | 4 | 1858 | 1936 | 2016 | 2234 |
| Requião | 166 | 182 | 210 | 230 | | | | |
| | 9 | 0 | 5 | 3 | 2435 | 2850 | 3034 | 3376 |
| Riba de Ave | 199 | 256 | 325 | 282 | | | | |
| | 2 | 8 | 1 | 5 | 3032 | 2982 | 3396 | 3425 |
| Ribeirão | 263 | 353 | 429 | 566 | | | | |
| | 6 | 9 | 7 | 6 | 6850 | 7169 | 8298 | 8828 |
| Ruivães | 130 | 144 | 173 | 165 | | | | |
| | 7 | 7 | 7 | 6 | 2162 | 2413 | 2117 | 1877 |
| Oliveira (St^a Maria) | 158 | 214 | 261 | 296 | | | | |
| | 0 | 2 | 4 | 8 | 3231 | 2846 | 3091 | 3420 |
| Oliveira (São Mateus) | 128 | 161 | 206 | 221 | | | | |
| | 8 | 4 | 9 | 9 | 2784 | 3216 | 3075 | 2714 |
| Vale (São Cosme) | 135 | 156 | 196 | 231 | | | | |
| | 4 | 8 | 9 | 6 | 2610 | 2989 | 3054 | 3032 |
| Vale (São Martinho) | | | | 116 | | | | |
| | 820 | 683 | 991 | 0 | 1467 | 1692 | 1943 | 2081 |
| Seide (São Miguel) | 461 | 525 | 573 | 716 | 789 | 976 | 1125 | 1171 |

| | | | | | | | | |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|
| Seide (São Paio) | 337 | 362 | 392 | 388 | 500 | 437 | 381 | 371 |
| Sezures | 380 | 436 | 465 | 466 | 587 | 616 | 619 | 497 |
| Telhado | 806 | 973 | 117 3 | 143 5 | 1712 | 1775 | 1799 | 1784 |
| Vermoim | 118 7 | 156 5 | 180 9 | 201 4 | 2523 | 2696 | 2893 | 2930 |
| Vila Nova de Famalicão | 310 0 | 335 6 | 353 0 | 323 6 | 4036 | 5243 | 8098 | 8448 |
| Vilarinho das Cambas | 637 | 599 | 701 | 705 | 969 | 1184 | 1319 | 1366 |
| TOTAL | 561 58 | 661 73 | 792 50 | 891 51 | 1065 70 | 1143 38 | 1275 67 | 1338 32 |

Quadro nº 5 - Evolução da População no concelho de Famalicão (1940-2011).

Fonte: INE, censos de 1940, 1950, 1970, 1981, 1991, 2001, 2011

Se começarmos pelos censos de 1940 encontramos uma população já na ordem dos 56 158 habitantes. Já aqui havia freguesias que se salientavam na densidade populacional, aliás densidade essa que se vai prolongar em todos os censos até 2011.

Há freguesias periféricas onde a população não era muito densa, são freguesias bastante rurais, como Abade de Vermoim, que tinha cerca de 137 habitantes, Portela que tinha 303, São Paio de Ceide com 337, etc. Aqui predominava sobretudo uma agricultura tradicional e os filhos, ansiosos por saírem do campo, deslocavam-se para as freguesias mais centrais. Assim, também neste mesmo censo, encontramos a freguesia de Vila Nova de Famalicão com 3 100 habitantes, a de Ribeirão com 2 636, a de Joane com cerca de 2 269, e a de Calendário com 3 238. De todas estas freguesias que citamos, a que está mais afastada do centro é a de Joane, porém a causa da sua grande densidade populacional para a época deve-se ao facto de estar situada junto de uma zona bastante industrializada, ao contrário da maioria das outras.

Com respeito à década de cinquenta do século passado verifica-se, segundo o seu respetivo censo, que a população de Famalicão teve um aumento próximo dos 15%, passando dos 56 158 habitantes da década anterior para 66 173. É certo que não temos aqui o nível etário de toda esta população, dado que foge um pouco da nossa área de estudo, no entanto podemos afirmar, pelo que observamos no Instituto Nacional de Estatística que o aumento se deveu à natalidade. A este respeito convém salientar que tanto nesta década como na anterior o concelho tinha um maior pendor agrícola, pelo que o número de filhos por casal tinha grande relevância na vertente económica, designadamente nas tarefas agrícolas.

As freguesias mais povoadas, atrás citadas relativamente à década de quarenta, continuam a ser as mais povoadas, dado estarem mais próximas do centro do concelho, assim dos polos industriais, que entretanto se começavam a dinamizar. No entanto, como vimos atrás, é notório também o aumento demográfico na maioria das restantes freguesias do concelho, inclusive nas mais rurais pelo efeito natalidade. Curiosamente a única exceção neste domínio é a freguesia de Abade de Vermoim onde se regista um declino demográfico, já que a sua população passa de 137 habitantes em 1940 para 117 em 1950. Ao certo não sabemos a causa deste declínio, no entanto julgamos que o mesmo encontra resposta em uma das três situações, as quais eram dominantes há época. A primeira, uma eventual epidemia, embora não nos pareça muito provável dado o declínio não ter sido assim tão vincado. A segunda, devido a movimentos migratórios para outras freguesias do concelho ou do país. A terceira, igualmente válida, a emigração para países estrangeiros, a partir desta época sobretudo para o norte da Europa, designadamente para França.

Passando à década de sessenta, verifica-se no estudo demográfico de Portugal que a população de um modo em geral diminuiu, tendo o governo de então retardado a publicação dos valores censitários. Estávamos no fim de um período historicamente marcante. Como se

sabe, as guerras coloniais iniciam-se por esta altura, ao mesmo tempo que grassava pobreza e desemprego um pouco por todo o país. Os jovens para fugirem à guerra ultramarina, partiam em assalto para uma Europa que estava carente de mão-de-obra para se refazer da destruição urbanística causada pela segunda guerra mundial. Atrás dos filhos, jovens, também partiam os pais, que sem saberem ler ou escrever, eram acolhidos nos países da Europa Central, onde para além de trabalho os legalizavam em termos burocráticos.

Portugal assistiu assim a um abandono quase total dos seus campos e muitas das suas indústrias fecharam, sobretudo por causa do declínio comercial colonial e pelas sanções económicas impostas pela comunidade internacional. Ora, todo este contexto também se repercutiu em Vila Nova de Famalicão, ainda que os seus efeitos não tenham sido tão gravosos. Por um lado, porque o grosso da população do concelho vivia e dependia quase exclusivamente da agricultura. Por outro, porque a indústria, fundamentalmente têxtil, tinha como principal mercado o espaço nacional. Estas duas situações explicam portanto o comportamento demográfico desta década em Famalicão. Vejamos.

Neste período a população em Famalicão, quando comparada com as décadas anteriores, manteve um crescimento demográfico acima dos 15%, passando da cifra de 66 173 registada em 1950 para 79 250 habitantes. As freguesias onde se registou neste período uma maior densidade populacional foram, uma vez mais, as que temos vindo a citar: Calendário, Bairro, Joane, Nine, Riba d`Ave e Vila Nova de Famalicão.

Aquilo que referimos anteriormente em relação a Joane, isto é que o aumento da sua população não estava implicitamente ligado à sua centralidade mas antes à sua industrialização local, é válido para a freguesia de Riba d`Ave, onde as primeiras fábricas se implementaram e os seus proprietários procuraram construir habitações para os seus habitantes na localidade. Por isso, a freguesia de Riba d`Ave, sendo uma

freguesia bastante afastada do centro do concelho apresenta-nos um aumento populacional na década de sessenta de cerca de 25% quando comparado os valores registados na década anterior.

Quanto à freguesia de Nine a sua população, que tem vindo sempre a aumentar de censo para censo em cerca de 15%, o caso é ainda mais paradigmático. Em termos geográficos esta freguesia encontra-se bastante afastada do centro do concelho. Por este facto, quisemos saber o motivo pelo qual se deu o aumento da densidade populacional numa zona, onde além de não ser urbana não tinha também nenhuma zona industrial que lhe ficasse próxima. A causa, dentro do que apuramos, residiu fundamentalmente no facto de Nine ser um entroncamento de linhas férreas, ou seja entre a linha do norte, do Porto para Valença, e de Nine para Braga. Ora há muita gente que habitando em Famalicão tinha a possibilidade de trabalhar na cidade do Porto, em Viana e, principalmente, em Braga, cidade que lhe fica relativamente próximo. Ou seja, o crescimento demográfico de Nine, feito à custa de populações exteriores, é perfeitamente compreensível dado a construção de novas acessibilidades atrair sempre populações para as suas proximidades. Em suma, o fator acessibilidade desempenhou neste caso um papel preponderante.

Se analisarmos agora a década de 1970 verificamos também que houve um aumento populacional, este de um modo geral em todas as freguesias.

No seu conjunto o aumento rondou os 15%. Porém, existem algumas exceções, como já atrás tivemos a oportunidade de ver. São casos de diminuição as freguesias de Arnoso (Santa Eulália) que passou de 1035 habitantes para 1022, de Bairro que passou de 1134 para 1114, de Novais que passou de 686 habitantes para 638, de Ruivães que passou de 1737 para 1685, de Ceide (São Paio) que passou de 392 para 388, e por fim, a sede do concelho que passou de 3530 para 3236.

Pela análise que fizemos, sobretudo junto das autarquias, não nos foi dada qualquer explicação para este decréscimo, dado que o mesmo é quase impercetível uma vez que a nível concelhio continuou a verificar-se um aumento populacional. No entanto, na freguesia do centro, esta diferença de 294 habitantes a menos foi-nos explicada pelos seguintes motivos. Em primeiro, pelo peso da emigração para o norte da Europa.

Em Segundo, por uma diminuição de nascimentos, ou seja, por uma quebra na natalidade, a qual deverá relacionar-se com a emigração, uma vez que, em geral, quem emigra são os jovens casais.

Já na década de 1980 assistimos a um aumento populacional em relação à década anterior de cerca de 17 419 habitantes. Depois de uma análise bem-feita, não só junto de cada freguesia, mas também por leituras e pesquisas feitas junto do Instituto Nacional de Estatística, verificamos que este aumento populacional se deve a vários fatores.

Entre eles, os mais importantes e dignos de registo, são a independência das colónias portuguesas, que trouxe para as suas terras muitos antigos colonos, e o regresso de muitos emigrantes, que tinham ido em assalto para o norte da Europa e que com a implantação da liberdade podiam agora circular livremente.

Tanto uns como outros, com o dinheiro que ganharam na emigração e nas colónias, ao regressarem às suas terras, construíram habitações e procuraram emprego nas fábricas da região, que entretanto iam crescendo, procurando agora alargar os seus produtos aos mercados europeus. Com tudo isto, a produtividade das fábricas aumentou, os vencimentos também, pelo que o nível de vida melhorou substancialmente, e, como já referimos, como todas as famílias tinham o seu quintal, que ajudava à sua alimentação, tudo isto contribuiu para que a população aumentasse bastante no concelho de Vila Nova de Famalicão durante este período.

Relativamente à década de 1990, e em relação à anterior, 1980, o aumento da população foi bastante menor, cerca de metade, isto é, de apenas cerca de 7768 habitantes. O crescimento demográfico menor nesta década explica-se por vários motivos.

Em primeiro, pela alteração do paradigma e estrutura familiar. Como se sabe, nesta década o Portugal rural tinha quase desaparecido. A maioria da população vivia agora na cidade, enquanto os mais velhos ficaram no meio rural. Daqui resultaram alterações na estrutura familiar. A noção de família alargada, extraordinariamente útil e rica no Portugal rural para o amanho dos campos, desapareceu. Em seu lugar, passa agora predominar as famílias nucleares, pais e filhos, sendo que os primeiros passam a investir maciçamente na educação dos segundos como forma de lhes proporcionar melhores condições de vida e um futuro melhor. Em suma, os filhos, outrora fonte de rendimento, tornam-se doravante fonte de despesa, pelo que o número de filhos por casal tende a diminuir drasticamente: um ou quanto muito dois filhos.

Em segundo, fruto do êxodo rural e da substantiva melhoria e qualidade de vida das famílias, estas agora com maior poder de compra, além de investirem na educação dos seus filhos, passam também a adquirir casa própria, a qual é paga a longo prazo. Tanto um facto como outro correm diretamente para o endividamento das famílias, pelo que estas acabam por retrain as taxas de natalidade. Por outro lado, em jeito de contexto, convém também salientar que é mais ou menos nesta década que se intensifica o ímpeto construtivo em Portugal e que se liberaliza o crédito. Assim, além da educação e da aquisição de casa própria, as famílias portuguesas, com recurso ao crédito, passam também a dispor de carro e a fazer, cada vez mais, férias fora da sua área de residência. Na década de 2000, apesar de ter havido também um aumento populacional de cerca de 13 229 habitantes, houve freguesias em que se verificou um ligeiro decréscimo da população. São os casos da freguesia de Ceide (São Paio) que passou da 437 para 381 habitantes e da freguesia de Ruivães, que passou de 2413 para 2117. Uma das causas

para este declínio é que estas freguesias são bastante rurais. Como havia emprego nas zonas mais urbanas os mais jovens procuraram sair à procura de emprego, abandonando o campo, enquanto as gerações mais velhas foram pura e simplesmente desaparecendo.

| População | Projeção | % |
|--|-----------------|----------|
| População [0-14] (projeção mais recente) | 20, 016 | 15, 0 |
| População [15-24] (projeção mais recente) | 25, 813 | 19, 3 |
| População [25-64] (projeção mais recente) | 77, 759 | 58, 1 |
| População [65 +] (projeção mais recente) | 18, 444 | 13, 8 |
| Taxa de crescimento da população (entre 2 últimos censos) | - 4,7 | |
| População total (censo de 2011) | 133. 832 | |
| | 133.832 | |

Quadro nº 6 - Projeções da população (2011). Fonte: INE, censo de 2011

Para nós 2000 começa a ser, em termos de análise demográfica do concelho, a década em que a população começa decididamente a envelhecer. A este respeito veja-se o quadro relativo às projeções do crescimento demográfico, o qual se baseia nos dados dos censos de 2011. Nele é possível constatar-se portanto que a tendência da última década é de facto a do envelhecimento da população do concelho.

O grupo dos mais jovens, isto é, dos 0 aos 14 anos de idade apresenta em termos percentuais em relação aos outros grupos etários um peso de apenas 15%, o que é pouco se tivermos em linha de conta que para haver uma população jovem este teria de ser o grupo mais representativo. Igual panorama é o que se apresenta na faixa etária dos 15 aos 24 anos de idade.

O seu peso na dinâmica populacional é de apenas 19, 3%, o que por sua vez sugere que o declino da natalidade começou já na década anterior à de 2000. Assim sendo, como de resto se pode ver no respetivo, o grupo da população mais numeroso é aquele se situa no intervalo de idades entre os 25 e os 64. A sua percentagem, 58, 1% diz-nos que o concelho de Vila Nova de Famalicão em termos demográficos vai-se tornar num concelho bastante envelhecido.

Quanto ao último grupo etário, o dos que têm mais de 65 anos, o seu peso na pirâmide etária é pequeno, apenas 13,8. Contudo, como se poderá inferir pela análise, a tendência será a de um aumento bastante acentuado nas próximas décadas.

Relativamente à dinâmica demográfica familiar do concelho, sobretudo entre os últimos dois censos realizados, há também algumas conclusões a tirar e que estão à vista, onde existir oferta a procura aparece e se esta for de qualidade o desenvolvimento e o crescimento são a consequência imediata.

| Freguesia | Famílias 2001 | Famílias 2011 | Variação em Nº | Variação em % |
|-------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Abade de Vermoim | 112 | 139 | 27 | 24 % |
| Antas | 1.735 | 2.559 | 824 | 47 % |
| Ávidos | 441 | 583 | 142 | 32 % |
| Bairro | 1.230 | 1.240 | 10 | 1 % |
| Bente | 309 | 307 | -2 | -1 % |
| Brufe | 704 | 768 | 64 | 9 % |
| Cabeçudos | 443 | 495 | 52 | 12 % |
| Calendário | 3.449 | 4.137 | 688 | 20 % |
| Carreira | 599 | 603 | 4 | 1 % |
| Castelões | 500 | 615 | 115 | 23 % |
| Cavalões | 445 | 495 | 50 | 11 % |
| Cruz | 490 | 554 | 64 | 13 % |
| Delães | 1.211 | 1.391 | 180 | 15 % |
| Esmeriz | 588 | 723 | 135 | 23 % |
| Fradelos | 980 | 1.163 | 183 | 19 % |
| Gavião | 1.136 | 1.252 | 116 | 10 % |
| Gondifelos | 628 | 777 | 149 | 24 % |
| Jesufrei | 192 | 210 | 18 | 9 % |
| Joane | 2.326 | 2.690 | 364 | 16 % |
| Lagoa | 296 | 316 | 20 | 7 % |
| Landim | 865 | 933 | 68 | 8 % |
| Lemenhe | 423 | 410 | -13 | -3 % |
| Louro | 761 | 732 | -29 | -4 % |
| Lousado | 1.153 | 1.305 | 162 | 14 % |
| Mogege | 569 | 637 | 68 | 12 % |
| Mouquim | 418 | 419 | 1 | 0 % |
| Nine | 800 | 953 | 153 | 19 % |
| Novais | 286 | 358 | 72 | 25 % |
| Outiz | 242 | 271 | 29 | 12 % |
| Pedome | 653 | 726 | 73 | 11 % |

| | | | | |
|-------------------------------|-------|-------|------|-------|
| Portela | 178 | 177 | -1 | -1 % |
| Pousada de Saramagos | 623 | 745 | 122 | 20 % |
| Requião | 916 | 1.105 | 189 | 21 % |
| Riba de Ave | 1.143 | 1.226 | 83 | 7 % |
| Ribeirão | 2.443 | 2.843 | 400 | 16 % |
| Ruivães | 685 | 633 | -52 | -8 % |
| Arnosó (Santa Eulália) | 353 | 360 | 7 | 2 % |
| Arnosó (Santa Maria) | 511 | 639 | 128 | 25 % |
| Oliveira (Santa Maria) | 932 | 1.186 | 254 | 27 % |
| Vale (São Cosme) | 878 | 967 | 89 | 10 % |
| Vale (São Martinho) | 539 | 656 | 117 | 22 % |
| Oliveira (São Mateus) | 1.065 | 959 | -106 | -10 % |
| Seide (São Miguel) | 369 | 391 | 22 | 6 % |
| Seide (São Paio) | 110 | 129 | 19 | 17 % |
| Sezures | 172 | 156 | -16 | -9 % |
| Telhado | 551 | 566 | 155 | 3 % |
| Vermoim | 947 | 997 | 50 | 5 % |
| Vila Nova de Famalicão | 2.767 | 3.243 | 476 | 17 % |
| Vilarinho das Cambas | 377 | 413 | 36 | 10 % |

| | | | | |
|--------------|---------------|---------------|--------------|-------------|
| Total | 39.543 | 45.162 | 5.635 | 14 % |
|--------------|---------------|---------------|--------------|-------------|

Quadro nº 7 – Famílias (N.º) por Local de residência - 2001/2011. Fonte: INE, censo de 2001 e 2011

Como se pode constatar pelo quadro do número de famílias por local de residência, relativo aos últimos dois censos, houve no concelho de Famalicão, nas últimas duas décadas, um aumento significativo do número de famílias. Em termos concretos, se na década de noventa do século passado havia 39.543 famílias, na década de 2000 passou a haver 45.162, o que em termos percentuais se traduz num aumento de cerca de 14%. Em todo o caso, este aumento não foi uniforme em todo o concelho, havendo neste período algumas freguesias que perderam famílias. É o caso de Bente que entre os censos de 2000 e 2011 perde 1% de famílias, de Lemenhe com uma perda de 3%, da Portela com o declínio de 1%, de Louro com menos de 4%, e, sobretudo, das freguesias de Santa Maria de Arnos, de São Mateus de Oliveira e Ruivães. Nestas últimas as perdas foram respetivamente de 8 e 10%. Além destas, merece também destaque a freguesia de Sezures que teve uma perda de família na ordem dos 9%.

Pese embora o declínio do número de famílias em algumas freguesias, a tendência geral foi, como se disse anteriormente, a de aumento. Com efeito, com exceção das citadas, verificou-se entre os censos de 2000 e 2011 um aumento generalizado do número de famílias em quase todas as freguesias, ainda que os valores percentuais variem de freguesia para freguesia. A freguesia que mais se destacou nesta dinâmica foi a de Antas, com um aumento de 47% de famílias, seguindo-se depois, a valores menores, Ávidos (32%), Santa Maria de Oliveira (27%), Novais e Santa Maria de Arnos (25%), Abade de Vermoim e

Gondifelos (24%), Castelões e Esmeriz (23%), São Cosme de Vale (22%), Requião (21%), Calendário e Pousada de Saramagos (20%).

Nos restantes casos, o aumento do número de famílias por local de residência, apesar de positivo foi inferior a 20%, havendo cerca de 10 freguesias que apresentaram um crescimento inferior a 10%. Por fim, ainda a este respeito, o caso de Mouquim, que se destaque fundamentalmente por apresentar um crescimento nulo.

Em suma, como se vê, no que à evolução e dinâmica populacional do concelho de Vila Nova de Famalicão diz respeito, pode concluir-se que a população tem vindo a aumentar ao longo dos tempos. Contudo, nota-se, sobretudo a respeito das últimas décadas, que o crescimento tem sido cada vez menor. A tendência geral no comportamento demográfico do concelho, de acordo com as últimas projeções baseadas nos censos de 2011, apontam para um envelhecimento da população, dado que as faixas etárias mais jovens, quando confrontadas com as gerações mais velhas, apresentam valores menores.

Paralelamente a isto, verifica-se, no diz respeito ao comportamento da dinâmica familiar, que o número de famílias tem vindo a aumentar, sobretudo no intervalo dos dois últimos censos. À primeira vista, o aumento do número de famílias deveria traduzir-se num aumento da natalidade e por conseguinte num aumento populacional. Ora, como se teve a oportunidade de atrás dizer, não é isso que tem acontecido, pelo contrário.

Em geral, o número de famílias parece ter aumentado não propriamente com os casamentos tradicionais mas antes com as uniões de facto, e o número de filhos por casal que coabitam num mesmo espaço só começa a aparecer (quando surge) a partir dos 30 anos de idade.

Entre as várias explicações que se podem dar a este respeito, encontram-se certamente a melhoria da qualidade de vida, resultante das políticas de prevenção curativa e de prevenção da alimentação. Daqui resultou o aumento da esperança de vida, que mesmo sem uma grande taxa de natalidade, culminou num aumento geral da população, ainda que ligeiro.

A este respeito, é curioso verificar-se que nas freguesias mais urbanas, a começar pela própria sede do concelho, esse aumento é bastante acentuado, enquanto noutras freguesias, sobretudo mais periféricas e rurais em relação ao centro, assiste-se a um decréscimo populacional.

A análise feita permite-nos pois concluir que a população no concelho de Famalicão se encontrou numa fase de transição de população rural para urbana. A este respeito, vejam-se os quadros que se seguem, os quais espelham o aumento da qualidade de vida e a mudança de paradigma social e cultura.

O primeiro respeita ao nível de escolaridade da população do concelho. Apesar da população com ensino básico ser dominante, releve-se no entanto o peso dos grupos seguintes, isto é dos que têm o ensino secundário e o ensino universitário. Estes dois grupos correspondem fundamentalmente às gerações mais recentes, pelo que à luz dos novos paradigmas económicos e sociais, isto é globalização e revolução tecnológica, estes são os grupos mais bem preparados para enfrentar os novos desafios.

Desta forma, os pólos industriais da região começam, passado o tempo da transição demográfica do mundo rural para o urbano, a ter uma mão-de-obra mais propícia às modernizações que se encontram em curso. Quanto ao grupo da população sem nível de ensino formal, este respeita, quase na sua totalidade, às gerações mais velhas, isto é, aos pais e, sobretudo, aos avós das mais recentes.

| População | Projeção | % |
|---|-----------------|----------|
| População sem nível de ensino formal | 9, 573 | 7,2 |
| População que atingiu o nível de ensino básico | 81, 904 | 61, 2 |
| População que atingiu o nível de ensino Secundário | 15, 972 | 11, 9 |
| População que atingiu o nível de ensino Pós-secundário | 12, 269 | 9, 2 |

Quadro nº 8 - Nível de ensino da população (2011). Fonte: INE, censo de 2011

O segundo quadro que se apresenta respeita à qualidade de vida, isto é aos bens e serviços existentes e à capacidade que a população tem em os adquirir.

| Indicadores | Valores |
|---|----------------|
| Poder de compra per capita | 58, 6 % |
| Bibliotecas por 10.000 habitantes | 1, 0 % |
| Pavilhões desportivos por 10.000 habitantes | 0, 8 % |
| Piscinas por 10.000 habitantes | 0, 1 % |
| Camas por 1.000 habitantes nos estabelecimentos de saúde da NUT III | 0, 2 % |
| Médicos por 1.000 habitantes | 0, 0 % |
| Farmácias por 1.000 habitantes | 1, 9 % |
| Vagas no ensino superior do distrito | 0, 2 % |
| Área de grandes superfícies retalhistas alimentares por 1.000 habitantes | 2. 279 |
| Área de grandes superfícies retalhistas não alimentares por 1.000 habitantes | 60, 2 m2 |
| Custo por m2 da habitação | 851 Euros |

Quadro nº 9 - Qualidade de vida. Fonte: INE, censo de 2011

Todos estes indicadores ajudam a perceber melhor várias questões demográficas. Entre elas a diminuição da intensidade do crescimento demográfico do concelho nas últimas duas décadas, o qual

não se coaduna à primeira vista com o aumento do número de famílias, mas que se torna compreensível se relacionado com o envelhecimento da população. Assim, como se vê, ao aumento da qualidade de vida traduz-se também para as famílias em despesas com bens e serviços outrora considerados luxos. Quando a nós, a diminuição do número de filhos por casal, tem precisamente a ver com esta questão. Ao contrário de outrora os filhos são hoje uma fonte de despesa. Por outro lado, convém não esquecer também a questão do endividamento das famílias, sobretudo no respeitante à aquisição de habitação e carro próprio. Assim, com um poder de compra *per capita* na ordem dos 58% e com a qualidade de vida que espalha o quadro a que nos referimos é compreensível que a maioria dos casais opte por ter apenas um filho.

5.4 Novos Equipamentos e Acessibilidades no Concelho

Vila Nova de Famalicão é um concelho, como já se disse, fortemente industrializado, um pouco por toda a sua área, no entanto, há bolsas industriais, que devido à sua matéria-prima, o linho, se espalharam um pouco por todo o lado. As sedes de todo este tecido empresarial instalaram-se no centro do concelho e gostariam de ter, e para isso muito lutaram os autarcas, acessibilidades modernas do centro para as periferias. Assim, a auto-estrada (A3) tem um grande nó viário nas proximidades de Famalicão que dá acesso ao centro, a Guimarães, a Fafe e às ditas empresas concelhias. Outra das grandes acessibilidades foram os meios de transporte, ou seja, o caminho-de-ferro, que partindo do Porto em direção a Valença, tem uma estação em Famalicão.

Além destes dois equipamentos, temos também as acessibilidades rodoviárias, cuja estação central se encontra implantada na sede do concelho, cujos autocarros fazem viagens diárias para todas as zonas

industriais, daí que todos quanto trabalham na indústria ou noutros serviços, sem ser no centro da cidade, e que não residam junto de onde trabalham, têm facilidades de transportes e acessibilidades fáceis para a mobilidade casa trabalho.

Quando falamos das acessibilidades não podemos deixar de referir os seus equipamentos. Em Famalicão, devido a tudo quanto já falamos, encontramos equipamentos de alta valência, tais como: universidade, ensino politécnico, Santa Casa da Misericórdia, ensino básico e secundário, espalhado por todo o concelho, unidades de saúde, que dão cobertura a todos os habitantes, hospital regional, etc.

A universidade encontra-se inserida no centro da cidade, num edifício pertencente à Santa Casa da Misericórdia de Vila Nova de Famalicão, estando, aí, instalada há mais de duas décadas. Nesta universidade funcionam cursos de todas as engenharias, de arquitetura, de direito, contabilidade de gestão.

Apesar de nos dias de hoje o ensino superior privado e até o público carecerem de alunos, em Famalicão as coisas passam-se um pouco de modo diferente. Os concelhos envolventes a Famalicão têm muitos técnicos superiores nas suas empresas formados na Universidade Lusíada.

Curiosamente, e a título de investigação, ao falarmos com muitos empresários da região, informaram-nos que o seu tecido empresarial funciona nos dias de hoje pelo facto de terem apostado bastante na qualidade profissional, ou seja, formação profissional a nível médio, com os cursos técnico-profissionais, e a nível superior, com os cursos universitários. Já quanto ao politécnico, temos cursos técnico-superior de saúde, na área da enfermagem e de outros paramédicos.

Vila Nova de Famalicão possui a Casa das Artes, que é um estabelecimento vivo e dinâmico, onde se pode ver um pouco da evolução por que passou o concelho ao longo dos tempos.

E já que estamos a falar de cultura, não podemos esquecer a freguesia de São Miguel de Ceide, onde passou os seus últimos dias, Camilo Castelo Branco. Esta casa museu, hoje é um centro de cultura camiliana, muito visitada e investigada através de todos quanto se apaixonam por esta temática da literatura oitocentista portuguesa.

Não nos podemos esquecer que toda esta dinâmica concelhia exige da autarquia municipal uma atividade repartida através das suas freguesias. Desde longos tempos que o presidente da autarquia apoiou todo o tecido industrial e o ensino superior, pois que, ele também formou-se nesse mesmo estabelecimento superior.

Quanto à Santa Casa da Misericórdia do concelho de Vila Nova de Famalicão, para além de ter cedido algumas das suas instalações para funcionar a Universidade Lusíada, hoje Universidade Lusíada do Norte, tem outros equipamentos a que dá muito apoio, sobretudo à terceira idade, com casas de acolhimento, onde para além da assistência médica e medicamentosa, presta também serviços sociais muito fortes.

CAPÍTULO VI

O PATRIMÓNIO COMO UMA SOLUÇÃO PARA OS VAZIOS URBANOS INDUSTRIAIS

O EXEMPLO DO VALE DO AVE

6.1 Dinâmicas Industriais no Vale do Ave

(séc. XIX e XX)

Para percebermos a problemática dos vazios urbanos industriais em Vila Nova de Famalicão, torna-se necessário falarmos do que foi a industrialização da região do Vale do Ave.

Tinha preponderância neste setor a cidade do Porto, mas aqui no Vale do Ave este tipo de indústria encontrou condições privilegiadas para a sua fixação. Entre elas, como vimos atrás, a abundância de água e de moinhos, os quais possibilitavam a instalação de fábricas junto das margens dos rios. Depois, um saber tradicional no ofício têxtil. Além destes, a existência de uma mão-de-obra barata e disponível para trabalhar dia e noite, dado a maioria dedicar-se à agricultura. A este respeito parecem-nos bastante elucidativos os dados do Inquérito Industrial de 1890, sobretudo no respeitante às oficinas com menos de 8 operários.

É portanto neste contexto do último quartel do século XIX que se começa a fixar na região do Ave a indústria. No entanto, numa primeira fase, as indústrias que aqui se fixaram tiveram a particularidade de utilizar apenas como força motriz a energia hidráulica.

Uma delas surgiu logo em 1873. Trata-se em concreto da Fiação do Bugio, a qual se implantou em Fafe, junto do pequeno ribeiro do Bugio. O seu funcionamento dependia de uma represa e de uma queda de águas de cerca de 21 metros, cuja intensidade de projeção faziam acionar duas turbinas. Este sistema teve porém um inconveniente no desenvolvimento da fábrica: no verão em virtude da diminuição do caudal do rio o complexo só podia laborar durante meio-dia. Em 1881

para dirimir as dificuldades energéticas, a Fábrica do Bugio encomenda uma máquina a vapor.

Os primórdios da industrialização no Vale do Ave reportam-se mais ou menos ao ano de 1845, e obedeceu a um conjunto de fatores, os quais a tornaram desde logo impar a nível nacional.²⁸⁰

Em primeiro, a existência de solos bastante húmidos na região do Ave foi um fator preponderante no desenvolvimento do setor têxtil, principalmente no que respeita à produção do linho.

A documentação medieval, sobretudo as Inquirições de 1220 e 1258 referem amiúde vezes a existência de linhares. Ora estes são os campos onde se produzir. Portanto daqui resulta um segundo fator: a existência de um saber proto industrial ligado ao setor têxtil. Este saber, encontra-se alcandorado na memória de várias gerações e remonta como se vê pelo menos à idade média, dado os documentos desse período referirem não só o cultivo do linho como a sua utilização com, a existência de um saber popular e doméstico, que se encontra bem documentado entre nós, relativo à confeção têxtil.

Em termos genéricos estes são os fatores que permitem perceber desde logo motivo pelo qual a indústria se implantou na região do Ave.

No que respeita em concreto ao aparecimento da indústria têxtil na região importa desde logo referir que o primeiro setor, tal como havia sucedido noutras regiões da Europa, foi o algodoeiro, o qual destronou a importância milenar do linho aqui, como de restou ficou bem patente exposição industrial de Guimarães realizada em 1884.

Com efeito, como refere Jorge Alves, se o linho foi uma marca duradoura de Guimarães e seus arredores, o algodão sobreveio bastante

280 DOMINGUES, Álvaro (coord.) – *op., cit.*, 2003, pág. 166. Antes desta data, como antecedentes da industrialização em Portugal e no Vale do Ave, há que contar com a fundação da Real Fábrica de Fiação de Algodão em 1789, em 1805 com a criação das Reais Fábricas de Fiação, e em 1821 com a introdução da primeira máquina a vapor.

cedo na zona mais vasta do Vale do Ave, percecionando-se o seu fabrico, ainda que sob a forma de tecido.

Ora o Vale do Ave é como se sabe polvilhado por inúmeros rios e ribeiros que correm para o rio Ave. Nas suas margens, desde tempos ancestrais, pelo menos medievais, abundavam moinhos, azenhas e engenhos destinados não só a moer o cereal, como a serrar madeira, produzir azeite ou tratar o linho.

Assim, os primórdios da industrialização encontraram no Vale do Ave condições únicas não só para a implantação das suas fábricas, como também para o salto da produção doméstica para a industrial,²⁸¹ num *“...misto com linho, com seda ou a lã (...). Muito rapidamente o algodão ganhou um papel preponderante, por via das inovações revolucionárias (...) que o transformam num produto popular (...) e devido à introdução de máquinas ...”*.²⁸²

Este setor tinha portanto no algodão o seu elemento fundamental. A sua matéria-prima no entanto não era produzida na região, pelo contrário. O algodão, como planta tropical que é, provinha das colónias portuguesas, de um modo particular de Angola e Moçambique. O seu produto era depois enviado para Portugal.

No Vale do Ave ele entrava pelo porto principal do Entre-Douro-e-Minho, a cidade do Porto e chegava depois à indústria, esta fundamentalmente localizada próxima das linhas de água, dado os mecanismos iniciais da Revolução Industrial utilizarem a água como força motriz. Assim, como bem refere Armando Seara “... a indústria do algodão, apesar de trabalhar sobre matéria-prima exótica, encontrou

²⁷⁶ Alves, Jorge Fernandes.- op., cit., 202, pag. 373

²⁸² Idem

entre nós condições de vida muito especiais”²⁸³ de tal forma que se tornou na primeira indústria nacional.²⁸⁴



Figura nº 59- Operários numa Indústria têxtil de Vila Nova de Famalicão. Fonte: Museu da Indústria Têxtil

Tal facto é testemunhado por Avelino da Silva Guimarães em 1890 que sobre o assunto nos diz textualmente que “Em algumas freguesias, a poente, sul e norte deste concelho [Guimarães], são numerosíssimas as cabanas, onde o tear manual ocupa uma parte do pavimento, ou onde a dobadoira do algodão é o instrumento de constante profissional de mulheres e raparigas; mas uma parte desta população industrial, nas épocas de maior serviço agrícola, deixa a indústria fabril pelo trabalho rural, se o salário daquele é inferior”. O grande surto industrializador no Vale do Ave deu-se fundamentalmente nas décadas de 1880 e 1890 e o mesmo marco de certa forma a passagem da produção artesanal para a produção mecanizada. A este respeito são vários os fatores que explicam a explosão industrial da região. Além dos

²⁸³ SEARA, Armando – A cultura do algodão em Angola, Tip. Correia & Raposo, 1904, pág. 16.

²⁸⁴ ALVES, Jorge Fernandes – *op., cit.*, 2002, pág. 374.

fatores atrás enunciados, a respeito da fixação da indústria. De acordo com o Inquérito Industrial realizado em 1890 a maioria da indústria era ainda relativamente pequena. Por exemplo em Fafe, concelho anexo, por esta altura existiam apenas 2 indústrias com mais de 8 operários e 4 com menos de 8 operários.²⁸⁵ Em Guimarães os números eram contudo mais animadores, dado haver 45 fábricas com mais de 8 operários e 33 com menos de 8. Relativamente a Famalicão o panorama embora modesto era bastante animador. Em 1890 havia neste concelho 26 fábricas com mais de 8 operários e 627 com menos de 8. Esta última cifra mostra bem o peso que por esta altura tinha a oficina artesanal e doméstica. Com efeito, segundo Jorge Alves, no desenvolvimento do tecido empresarial da região ganhou relevo certas características como a natureza extensiva da mão-de-obra, os baixos salários e a feminização e juvenilização do operariado.²⁸⁵



Mapa nº 21-Localização de Indústrias do Vale do Ave.

Fonte:www.vale do Ave e do Autor

²⁸⁰ Antes desta data, como antecedentes da industrialização em Portugal e no Vale do Ave, há que contar com a fundação da Real Fábrica de Fiação de Algodão em 1789, em 1805 com a criação das Reais Fábricas de Fiação, e em 1821 com a introdução da primeira máquina a vapor.

ALVES, Jorge Fernandes – *op., cit.*, 2002, pág. 374.

Legenda:

1Riopele; 2TMG – Têxtil Manuel Gonçalves; 3Fábrica De Santo Thyrso; 4Textil Abel Alves Figueiredo; 5IBIS – Têxtil De Deães; 6Fábrica Fiação e Têxtil De Vizela; 7Textil Oliveira & Ferreira; 8Crispim Oliveira

Mais um fator de incremento industrial no Vale do Ave, fruto como atrás se disse da deslocalização da indústria do Porto para esta região, ocorreu fundamentalmente nas décadas de 1880 e 1890 e teve também como fator impulsionador o investimento que muitos antigos emigrantes no Brasil fizeram na região, facto este que a família Augusto Correia por falta de espaço na cidade do Porto e V N Gaia se mudaram para a terra natal – Delães, Não pretendendo competir com outras empresas, dado o raro produto que concebiam.

Na mudança da década de 1880 para a de 1890, graças à ação do Visconde de Sendelo e a capitais locais que conseguiu reunir, é fundada a Companhia de Fiação e Tecidos de Guimarães. Esta companhia tem a particularidade de ao contrário das outras, na maioria dos casos empresas familiares, se ter constituído como uma sociedade anónima (1897).

Foi neste ano que em Riba D'Àve se estabeleceu a Fábrica Sampaio & Ferreira e Oliveira & Ferreira alavanca para a Vila e para as freguesias limitrofes, com intervenção no nível de vida dos habitats locais e vizinhos, que chegavam a andar a pé 40 km para irem trabalhar e regressar a casa.

Esta empresa tem a particularidade de ter dado origem ao aparecimento de muitas outras fábricas, todas elas ligadas umbilicalmente à casa mãe; Sampaio & Ferreira. Igualmente importante, como adiante se verá, é o facto de este grupo de empresas ter sido pioneiro no desenvolvimento da eletricidade na região e na sua aplicação à máquina industrial, substituindo-se desse modo a energia a vapor com recurso ao aproveitamento hidráulico.

O primeiro exemplo do género data na região de 1905, quando a Sampaio & Ferreira fundou a Empresa Têxtil Elétrica na freguesia de Bairro, concelho de Vila Nova de Famalicão.

Pela mesma altura e no mesmo concelho, na freguesia de Pedome faz a sua aparição a Ribeiro Guimarães & Salazar. Esta fábrica ficou fundamentalmente conhecida como a Fábrica do Caído e tinha como designação oficial Empresa Social de Fiação e Tecidos do Rio Ave.

Também em 1896, desta feita no concelho de Santo Tirso, é fundada a Fábrica de Fiação e Tecidos de Santo Tirso.

Por volta dos finais do século XIX no Vale do Ave, mais concretamente nas imediações da sua bacia, pululavam um conjunto bastante significativo de fábricas têxteis. Estas fábricas, de acordo com o Jorge Alves, “... estão assim ligadas ao movimento fundacional da indústria moderna no Vale do Ave...”.²⁸⁶

Nos inícios do século XX o impeto industrial no Vale do Ave continuou. Grande parte das indústrias algodoceiras que surgiram nessa altura derivara diretamente das empresas pioneiras atrás citadas. É o caso por exemplo da Empresa Têxtil Elétrica, já referida anteriormente, e que foi fundada em 1905 pelo grupo Sampaio & Ferreira. Em igual contexto surge em Riba d` Ave a Oliveira & Ferreira em 1909, também ela pertencente ao grupo Sampaio & Ferreira.

No rol de novas fábricas que não têm origem nas que surgiram no século XIX encontra-se por exemplo a Faria N. Guimarães & Companhia de Delães. Implantada em Vila Nova de Famalicão desde 1907, ela estabeleceu-se nas antigas instalações de uma moenda de modo a aproveitar a força motriz dos antigos engenhos.

²⁸¹ ALVES, Jorge Fernandes – A indústria têxtil no Vale do Ave in *Património e Indústria no Vale do Ave. Um Passado com Futuro*. Agência de Desenvolvimento Regional do Vale do Ave, Famalicão, 2002, pág. 373.

Além deste merece destaque também os casos da Fabrica de Fiação Têxtil de Delães, a Empresa Têxtil da Cuca e a Fábrica de Fiação Têxtil de Sant` Ana por terem sido criadas por iniciativa de negociantes oriundos da cidade do Porto.

O incremento e desenvolvimento industrial algodoeiro no Vale do Ave não se fizeram somente através do aparecimento de novas fábricas, muitas delas à sombra das principais firmas da região. Na verdade, o desenvolvimento industrial algodoeiro fez-se também à custa do crescimento de algumas pequenas fábricas que haviam sido fundadas no século XIX mas que por altura do Inquérito Industrial de 1890 tinham ainda um carater artesanal. Entre outros é o caso por exemplo do Inácio da Cunha Guimarães que surge já em 1912 com processos de mecanização elaborados, o que denota o crescimento e investimento feito pelo seu proprietário. De resto esta tendência de investimento em tecnologia foi acompanhada por muitas outras pequenas firmas, como é o caso da Fábrica de Sumes, em Pevidém.

Esta tendência de investimento em melhoramentos nas fábricas, sobretudo com recurso a nova tecnologia não foi nota dominante somente entre as pequenas empresas de cariz familiar. Também as grandes indústrias da região se dedicaram a aperfeiçoar os seus sistemas de produção e laboração. Tais melhoramentos passaram entre outros aspetos pela aquisição de novas máquinas e pela substituição da força motriz hidráulica pela energia eléctrica.

O mote para tais melhoramentos foi dado na região pelo grupo Sampaio & Ferreira, que em 1905 havia fundado a Empresa Têxtil Eléctrica. Foi na sequência desta experiencia que em 1909 Sampaio & Ferreira electrificou as suas outras duas empresas em Riba d` Ave, designadamente a Sampaio & Ferreira e a Oliveira & Ferreira. Para isso, ergueu a central hidroeléctrica do Amieiro Galego, no Rio Ave.

Pelo seu estado de conservação, pela história que sobre si recai e pela memória que representa no espirito inovador e modernizador da

indústria têxtil do concelho, do nosso ponto de vista este espaço não só deveria ser conservado como reconvertido em museu da energia elétrica e inserido na “Rota do Património Industrial”. Este seria de resto o início de um longo projeto da Sampaio & Ferreira, que enquanto grupo viria mais tarde a gerir a central da Varosa, em Lamego, a central termo elétrica de Caniços (Bairro) e a central hidrelétrica do Ermal (Vieira do Minho) transportando dessa forma a energia elétrica para o Ave.

O exemplo dado pelo grupo Sampaio & Ferreira foi seguido por muitas outras empresas da região. A Fábrica de Fiação Têxtil do Rio Vizela e a Fábrica de Fiação Têxtil de Guimarães foram um dos casos, construindo em 1912 na freguesia de Campelos uma barragem para alimentar as suas unidades fabris.

Em Fafe mais ou menos pela mesma altura o mesmo sucede a respeito das duas principais fábricas que passam a produzir eletricidade a partir das centrais que construíram nos rios Bugio e Ferro. Do mesmo modo procedeu também a Fábrica do Moinho do Buraco, no rio Selho. Enfim, estes são apenas alguns exemplos que têm a particularidade de evidenciarem que por altura do início da segunda década do século XX a energia hidráulica começava a ser substituída pela eletricidade. As décadas seguintes à segunda do século XX são marcadas fundamentalmente pela especialização da produção, diversificação de produtos e melhoramentos técnicos diversos, sobretudo no respeitante à sua parte mecânica, destacando-se dentro deste contexto as Fábricas Riopel e Têxtil Manuel Gonçalves.

No entanto, marcam este período, fundamentalmente até 1950, algumas épocas de crise, particularmente as que se relacionam com os dois conflitos mundiais e com a crise dos anos 30. Nesse sentido, face a alguns períodos de crise por um lado e por outro à multiplicação de empresas na região, surgiu por proposta dos principais empresários da região, uma política de condicionamento industrial. A sua origem remonta grosso modo ao ano de 1899, mas atingiu maior expressão em

1914 e depois em 1931. Esta política, que vigorou praticamente durante toda a primeira metade do século XX tinha como objetivos fundamentais estabilizar a produção algodoeira da região, controlar a criação de novas empresas, ampliar o equipamento existente e garantir a estabilidade e manutenção do emprego.

O contexto histórico desta pequena mini barragem insere-se sobretudo na visão e política do grupo Sampaio & Ferreira, que nos inícios do século XX procurou adaptar as suas empresas às novas fontes de energia que entretanto estavam a surgir, designadamente a eletricidade. Trata-se por isso, do nosso ponto de vista, de um exemplar histórico que merece ser conservado, tanto mais que as suas reais origens remontam a 1845.

No que respeita à barragem em si, todo o seu edificado encontra-se em bom estado de conservação. Além do edifício, que está bem preservado, há salientar a manutenção do açude que represava as águas do Ave, bem como o respetivo canal que as desviava até às turbinas, que racionadas faziam funcionar os geradores produtores de energia elétrica.

A história da industrialização do Vale do Ave faz-se como bem se vê fundamentalmente à custa da implantação da indústria têxtil algodoeira. Porém, neste processo torna-se também importante referir alguns marcos importantes no respeitante a outros setores industriais, dado os mesmos estarem na origem de alguns vazios.

Em primeiro lugar, a indústria dos curtumes. A produção de couros, tal como a do linho, é uma tradição antiga no Vale do Ave, remontando a mesma à idade média. Esta atividade perdurou nesta região durante largos séculos, sobretudo nas imediações do rio Couro, mais concretamente junto da área suburbana antiga de Guimarães. No início do século XX a produção de curtumes nesta região era ainda artesanal e o tratamento das peles envolvia um conjunto de processos tradicionais. O seu tratamento fazia-se fundamentalmente junto das

linhas de águas, pelo que tanto esta indústria como a algodoeira ocupavam as margens dos rios e ribeiros.

Entre os inúmeros casos, merece destaque a respeito deste tipo de indústrias o projeto que conseguiu em 1920 Simão Eduardo Alves Neves para a construção de um edifício destinado a servir de fábrica de cutelaria. Igualmente meritório é também o requerimento apresentado por Manuel Freitas Ribeiro Guimarães à Secção Hidráulica do Porto com o intuito de manter em laboração a sua fábrica de cutelarias sediada em Santa Eufémia de Prazins e que estava sediado na margem do rio Ave e era movida por roda hidráulica.

Igualmente importante no crescimento industrial do Vale do Ave foram também os casos das firmas Alfredo da Silva Araújo & Companhia e a José Ribeiro Correia. A primeira foi fundada em 1928 no lugar da Abelheira, freguesia de Castelões, concelho de Guimarães. A segunda remonta ao ano de 1933, ano em que lhe foi atribuído diploma de licença para colocar tábuas sobre o açude da sua fábrica. Em 1951 esta última empresa adquiriu um alvará para instalar uma roda hidráulica com potência de 10 hp.

Além destas fábricas, entre outras são também de relevo as seguintes. A Fábrica de Papel de Cavadas, implantada sobre a margem do rio Ferro, em Fafe. A Fábrica de Papel de Penices, em Gondifelos, concelho de Vila Nova de Famalicão. Esta fábrica tem a particularidade de ainda se encontrar em atividade. Em Vila do Conde a Fábrica de Papel do Ave Lda. Foi fundada em 1923 no sítio onde se encontrava uma antiga azenha e engenho de serrar madeira.

Enfim, como se pode ver, pelo número e dispersão pelo território, as fábricas de papel e as cutelarias tiveram também uma grande importância na bacia hidrográfica do rio Ave. A sua implantação, tal como sucedera no setor algodoeiro, fez-se preferencialmente no Médio Ave numa lógica de industrialização difusa. Todos estes casos têm portanto a particularidade de demonstrarem o dinamismo do papel e da

cutelaria na região e o facto da industrialização do Vale do Ave não se ter feito somente à custa do setor algodoeiro. Em todo o caso, deles também pode-se concluir que o setor mais importante era de facto o algodoeiro.

Em suma, como tivemos a oportunidade de ver, a indústria tornou-se com o decorrer do tempo um espaço dominante no Vale do Ave. Ela insere-se numa área fortemente industrializada entre a cidade do Porto e Braga. A sua análise histórica permite por um lado aferir práticas, costumes e tradições ancestrais, e por outro lado o seu percurso pela Revolução Industrial, desde seu o aparecimento, desenvolvimento e maturação.

No essencial, dentro do que se expôs, é sobretudo a partir dos finais da década de 1890 que a indústria algodoeira ganha consistência fabril em todo o Vale do Ave. É por essa altura que surgem as grandes unidades industriais, isto é, no caso vertente as fábricas de fiação e tecelagem. Para isso, como se teve a oportunidade de ver, contribuiu o clima industrialista da altura, marcado fundamentalmente pelo entusiasmo resultante da proteção pautal de 1892 e a conquista, ainda que precária, dos mercados coloniais.

Paralelamente, para o mesmo entusiasmo muito contribuiu também o claro reconhecimento de que a indústria nas zonas rurais apresentava em termos de organização e lucros uma série de vantagens em relação à indústria nas zonas urbanas, de que eram evidência a publicitação dos dividendos acionistas. A título de exemplo, por altura do arranque industrial no Vale do Ave, publicitavam-se várias ideias, nomeadamente a de que a jorna de um tecelão no Porto era mais do dobro do que no Vale do Ave, que havia menor consciência de classe e de organização profissional, maior disponibilidade de mão-de-obra feminina e juvenil.

Além disso, para a deslocação da indústria algodoeira do Porto para o Vale do Ave contribuíram também outros aspetos, como por

exemplo a existência de terrenos acessíveis, portanto mais baratos, para construção, e a abundância de cursos de água, os quais nos primórdios da industrialização portuguesa se revelavam decisivos, como vimos, para a produção energética. Industrial no Vale do Ave. Os dados apurados no Inquérito Industrial de 1890 já deixavam portanto antever o desencadear de uma autêntica explosão fabril no Vale do Ave. Essa explosão fez-se obviamente à custa da implantação de grandes fábricas na região. Apesar disso, uma das características mais importantes da industrialização no Ave foi o nascimento de pequenas fábricas, autênticas estruturas minifundiárias, que subsidiárias das grandes fábricas, permitiram a inúmeras famílias de camponeses aceder a um salário industrial sem terem necessariamente de abandonar as suas rotinas quotidianas na agricultura.

6.2 Mecanização industrial (séc. XIX-XX)

O Espólio dos Museus da Indústria em Famalicão


Tear



Figura nº 60-Tear de Gaze Hidrófila.

Fonte: Foto do Autor

Cantam os Teares



Ainda a tecer o linho nos povoados dos nossos campos, e a tradição de séculos mantém a cultura do sirgo, ali nas obras da serrania brava do Moradal, onde se esconde a pequena freguesia do Estreito. Ao Estreito nos sentimos ligados por gratas recordações de um passado

...

(In Subsídios para a História Regional da Beira Baixa)

O ímpeto industrializador no Vale do Ave e de modo particular em Vila Nova de Famalicão não se fez somente com a implantação de edifícios fabris.

Para o sucesso que a região veio a conhecer, como vimos, muito contribuiu o empenho das populações locais. No essencial, elas viram no aparecimento da indústria a oportunidade de conciliarem os proveitos do campo com um ordenado estável, melhorando dessa forma as suas condições particulares de vida.

Igualmente importante foi também no interior das fábricas a introdução de máquinas, as quais permitiram a substituição do modelo de produção, o qual passa de artesanal para industrial. Dito doutra forma, a introdução da máquina permitiu com o tempo, sobretudo a partir da viragem do século XIX para o século XX, a passagem de um modelo assente na manufactura para a maquinofatura.

Boa parte das máquinas industriais de produção algodoeira encontra-se hoje exposta nos museus promovidos pela Rota do Património Industrial do Vale do Ave. Por esse facto, importa aqui

relevar algumas das suas características, até porque elas são parte integrante do património industrial da região.

Penteadeira



Figura nº 61- Penteadeira Whitin – Modelo J.

Fonte: Foto do Autor

Em concreto, além dos edifícios, elas são memórias vivas do trabalho industrial do algodão.

Apontar as suas características mais elementares, as suas funções ajudam-nos a entender melhor os locais em laboraram, isto é, as fábricas. Por outro lado, ajudam-nos também a entender os modos de produção industrial existentes na região e a perceber os moldes em que se processava o trabalho dos operários.

De igual modo, as referências aos locais de proveniência destas máquinas, permitem-nos entender a dependência tecnológica estrangeira da indústria portuguesa.

Enfim, por tudo isto, o espólio mecânico que se exhibe nos museus merece aqui uma referência, até porque os mesmos são parte do património. Das que se encontram em exibição, a ideia que desde logo ressalta é a de que a mecanização da indústria têxtil se fez através da importação de maquinaria.

Assim acontece por exemplo com um tear de gaze hidrófila exposto no Museu da Industria de Famalicão, o qual fabricado pela Sington & Co., Manchester (Grã-Bretanha), funcionou durante muito tempo na fábrica que dirigiu Domingos Barbosa Leão de Lustosa.

Em concreto ela produzia fios de algodão em teia.

Outro exemplo que se pode dar, o qual nos permite ter uma ideia do que era a produção algodeira em moldes industriais, é a exibição da penteadeira Whitin – Modelo J, fabricada na primeira metade do século XX pela Société de Constructions M  caniques (Saints – Seine. França).

Esta penteadeira foi doada ao Museu da Industria de Famali  o pela Fábrica de Fia  o e Tecidos de Barcelos, a qual se encontrava implantada em São Verissimo de Tamel, mesmo às portas portanto de Barcelos.

Entre outras valências, esta máquina abria, paralelizava e limpava o algodão.

Entrançadeira

A máquina de trançar corda, popularmente conhecida como máquina tran  adeira,    uma máquina multifuncional pois produz não somente cordas, mas também cordões, cadarços para t  nis e sapatos em

geral, varais, pulseiras de linha, etc, dependendo apenas da requisição do fabricante.

Seja qual for a utilidade que a máquina de trançar corda terá, é de suma importância conhecer os modelos e diferenças entre eles, para não haver problemas futuros e dores de cabeça. Sendo assim, conheça-os à seguir:

Trançadeira 100mm

Trançadeira 130mm

Trançadeira 170mm

Trançadeira 240mm



Figura nº 62- Entrançadeira Wardweil.

Fonte: Autoria própria

Sabe-se que a milimetragem corresponde à espessura do produto, por isso varia de uma máquina de trançar corda para outra. É importante salientar também que a quantidade de fusos de cada máquina dirá

quantas trançadas será realizada, pendendo apenas do gosto e necessidade do produtor.

Tendo tais informações, você só precisará escolher uma empresa de plena confiança para ser realizada a compra de uma máquina de trançar corda, sempre averiguando sua qualidade, preço e renome no mercado, evitando prejuízos e produtos de baixa categoria, já que existem diversas empresas má intencionadas no Brasil, onde se preocupam apenas com o lucro.

Das inúmeras máquinas expostas no Museu da Indústria de Vila Nova de Famalicão, ficamos a saber que no processo de produção e fabrico de fio de algodão entravam também as entrançadeiras.

Estas máquinas destinavam-se fundamentalmente a produzir fios de algodão entrançados. Entre outros, deste género conhece-se o modelo Wardweil que produzido na segunda metade do século XX foi doado ao museu pela Balmar – Fios, Cordoarias e Redes Ld^a, a qual tinha instalações no Pombal.

Bobinadeira

Este tipo de máquina textil tem a função tal como a ascensão do termo de proceder a bobinagem de fio . Na bobinagem, o fio é passado dos tubos de contínuo para grandes bobines cónicas, e simultaneamente a componente depuradora da bobinadeira vai eliminando todos os defeitos que, previamente, foram definidos como impróprios na parametrização do processador digital acoplado na máquina.

A bobinadeira, que alia aplicações clássicas da mecânica com os mais recentes conceitos de informática e robótica, produz as bobinas que abastecem as fases seguintes da produção: urdissagem e tecelagem.

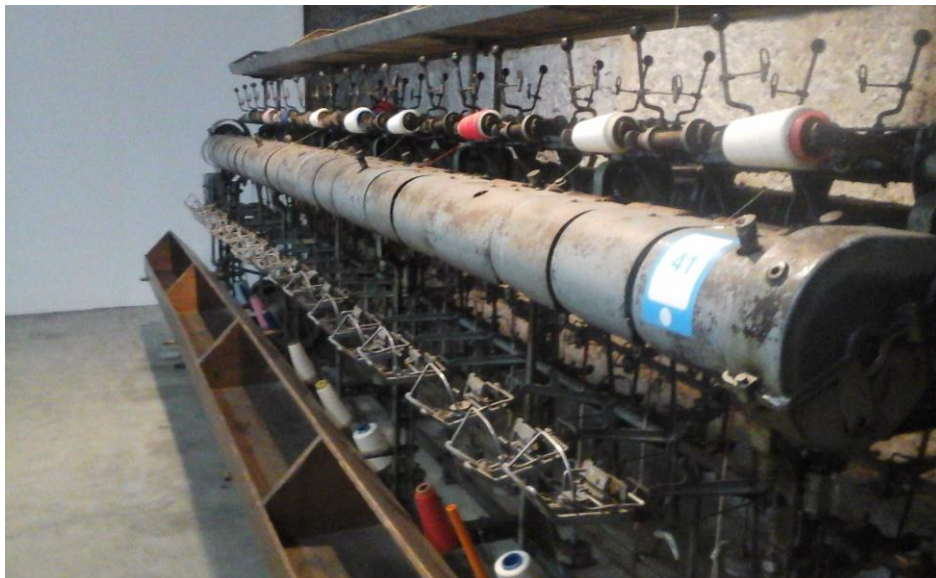


Figura nº 63- Bobinadeira Schweiter.
Fonte: Foto do Autor

Além das máquinas referidas, releve-se também, desta feita no museu da indústria de Santo Tirso, a exposição de uma bobinadeira Schweiter. Fabricada pela Ateliers de Constructions Schweiter, S.A., empresa suíça, foi doada a este museu pela Arcotêxteis – Empresa Industrial de Santo Tirso S.A. .

O modelo foi fabricado em 1940 e destinava-se a bobinar o fio do contínuo em cones lisos ou perfurados.

Carda

A matéria-prima é introduzida no sortido de cardação e, por acção mecânica de puados e velocidades combinadas dos vários cilindros das máquinas, é transformada, de um aglomerado anárquico de fibras, numa pasta homogénea que, na última parte da máquina, é dividido em pequenas fitas - as mechas.

As mechas abastecem os contínuos de fiação, onde são esticadas em percentagem definida, e torcidas, dando origem ao fio cardado.



Figura nº 64- Carda de Fiação.

Fonte: foto do Autor

À mesma empresa, isto é, Arcotêxteis – Empresa Industrial de Santo Tirso S.A, pertence também o modelo de uma carda de fiação, que datável de 1959, foi fabricada em Inglaterra pela Tweedales & Smailley Ltd^a. Tinha como função abrir, limpar e individualizar as fibras,

transformando o material numa fita para os laminadores. Já são máquinas de grande porte ocupando área considerável e como tal teriam de estar ao cuidado da laboração diversos elementos trabalhadores, pelo facto de já estarmos numa época de laboração contínua ; 24 horas por dia, em três turnos de 8 horas cada; das 6 às 14 , das 14 às 22 e das 22 às 6 , completando-se o ciclo de 3 horários de trabalho .

Abridor – Batedor



Figura nº 65- Abridor/Batedor.

Fonte: Foto do Autor

As salas de abertura são formadas por um conjunto de máquinas denominadas abridores e batedores, que realizam duas operações simultaneamente. Existem vários tipos de abridores e batedores, dependendo do tipo de sala de abertura. Os abridores têm a finalidade de abrirem o algodão, e os batedores têm por objetivo completar a abertura e iniciar a limpeza dos flocos de algodão, iniciada nos abridores. Para isto eles possuem órgãos batedores, que batem fortemente o algodão, forçando-

o contra as grelhas de limpeza e com isto limpando-o e abrindo-o, à medida que vai passando pelos próprios abridores, pelos batedores e pelas cardas

Ao mesmo tempo em que a abertura vai se realizando, se processa também a limpeza inicial do material, sendo extraídas as impurezas maiores e mais pesada, tais como: caroços, pedaços de casca, pedaços de folhas, etc. O algodão, inicialmente, é recebido sob forma de fardos e se encontra misturado com restos de folhas, cápsulas ou partes de sementes e outras impurezas.

A sala de abertura na indústria têxtil tem como objetivo desagregar as camadas compactas dos fardos de algodão em flocos individuais e abertos, a fim de facilitar a cardagem, quando mais gradativa e intensivamente esse processo se realiza, tanto melhor será a qualidade de cardagem e eliminar o máximo de impurezas do algodão.

Uma linha moderna e eficiente de limpeza deve retirar a maior parte das impurezas, principalmente as partículas maiores, a fim de evitar que afete a qualidade da cardagem.

Esta máquina funcionou na Arcotêxteis – Empresa Industrial de Santo Tirso S.A, e que se encontra igualmente exposto no museu da indústria têxtil de Santo Tirso .

Igualmente fabricado em Inglaterra, também pela Tweedales & Smailley Ltd^a.

Após o seu enrolamento, o algodão era enviado para uma carda.

Tear Contínuo



Figura nº 66- Tear Contínuo de Fiação Rieter.
Fonte: Autoria própria

Outro modelo que funcionou nas indústrias algodoeiras do Vale do Ave foi o Contínuo de Fiação Rieter. O modelo conhecido foi fabricado em 1954 na Suíça pela Rieter. Pertencia à empresa Coelima – Industrias Têxteis, S.A, cujas instalações fabris tinham lugar em Pevidém, freguesia do concelho de Guimarães.

A sua função, em termos mecânicos, passava por torcer e bobinar as fibras para desse modo se formar o fio. É de referir a imponente deste tipo de máquina, que para a época possuía já um determinado grau de perfeição dada a complexidade e volume de massa férrea, contrapondo a ligação da mesma ao ripo de operação e material a operar.

6.3 Edificação - Sistemas Construtivos

Generalidade

Conforme as indústrias se iam formando, as necessidades de adoção de modelos construtivos também foram evoluindo e acompanhando as necessidades da indústria, quer a nível de edificado, quer a nível de apoio higiene e segurança no trabalho.

Conforme poderemos observar nas fotos aéreas, todas as indústrias possuem generosas áreas de logradouro, permitindo projectar ou moldar a indústria necessitada. Contudo Portugal, como muitos outros países, segue um processo de transição, embora necessitando de intervenções de fundo, teriam de ser os proprietários a encetar toda e qualquer tarefa conforme possibilidade disponível.

Construtivamente

As primeiras indústrias; século XVIII e século XIX adotavam o modelo segundo a matéria-prima existente, que pela relativa dimensão não necessita de técnica específica.

As áreas de laboração foram aumentando e os materiais deveriam possuir resistência necessária para que se verificassem condições de segurança, quer do pessoal trabalhador, quer do equipamento. Não sendo homogéneo esta relatividade.

Dado o ritmo de envelhecimento verificado contrapondo com o processo de especificidades territoriais, sem qualquer processo organizativo, começaram a ser alterados os panos de parede, que

inicialmente num processo de continuidade visavam o granito, aparado ou serrado, por economia começou a ser adotado os artefactos de cimento comprensado, mais vulgarmente conhecidos por blocos de cimento.

A estrutura inicialmente ausente do processo construtivo começou a ser observada e já se formavam pórticos de ferro fundido como pilares e perfiz rectangulares como vigas de suporte. Neste processo os panos de parede eram preenchidos com os referidos blocos de cimento e os vãos de iluminação em caixilharia de ferro com vidro incolor.

Começamos a verificar este processo nas indústrias atrás definidas; Sampaio & Ferreira, Oliveira & Ferreira, Abel Alves Figueiredo, Fiação de Delães; Sedas Íbis, de entre outras. Verifica-se no processo analítico das patologias a patente degradação dos materiais aplicados e que foram de forma insistente, resistindo às condições quer atmosféricas, quer à influência da laboração industrial.

Como sabemos, a prossecução das políticas e das intervenções, dependem do efetivo envolvimento, da disponibilidade organizativa, das soluções técnicas, do sector humano, dos materiais e do poder financeiro dos agentes territoriais, como base nacional. Foi o que se deparou nas empresas que também se descrevem, nomeadamente Rio Pele e Têxtil Manuel Gonçalves. Sendo empresas que possuem cerca de cem anos de existência, souberam aplicar o atrás dito, enfrentando todo um desafio que diariamente surge, começando por evoluir no sector de água e resíduos, indispensável para um alto nível de salubridade, premência no recurso natural de energia, recusa de qualquer protagonismo, podendo este apenas residir na sustentabilidade dotada nas soluções preconizadas.

Então articularam o existente com o moderno, aqui já com apoio financeiro, eliminaram os desequilíbrios e ineficiências do modelo até então existente. A crise sindical vivida de forma veemente foi-se esvaziando, sem ser anulada, mas permitiu que houvesse paz social

nestas empresas, contrariando o sucedido nas empresas inicialmente descritas e que deixando de laborar, hoje são o que se transcreveu.

Com toda a possibilidade, o edificado existente foi dando lugar a espaços novos, com técnicas de construção apuradas e desenvolvidas, podendo ser conferido pelos documentos que integram esta Tesis ou no local. Neste contexto, a alvenaria deu lugar a estrutura de betão anti sísmica e os vãos de parede em artefactos de cimento prensado, deram lugar a painéis isotérmicos, conferindo um melhor valor energético.

Assim, conforme legislação em vigor, a construção já era alvo de uma estrutura anti sísmica, espaços ventilados, aplicação de materiais isotérmicos quer nos panos de parede quer nos pisos, compostos por painéis de diversas classes e dimensões, caixilharias com vidro duplo.

As artes específicas, primordiais na indústria, eram e ainda são alvo de análise e concomitante vistoria dos técnicos e peritos, que passam a elaborar a respectiva certificação, criando-se deste modo uma garantia na instalação até então inexistente.

Ao nível de arranjo urbano, já se vislumbra um plano que articula se integra na envolvente, analisando e diagnosticando a solução construtiva, considerando-se já a circulação de peões, circulação carral, laboração, espaços verdes, cedências ao Domínio Público e rede viária.

A emergência destas novas necessidades no âmbito de regeneração, deverão sempre estar patentes nas soluções a projectar, bem como o seu enquadramento na paisagem deverá ser equilibrada, indicando de forma perfeita a função, e respeitando sempre as normas técnicas e genéricas, sendo este o resultado um novo modelo de industrial que contempla a função com sentido de profissional, dando prioridade às instalações e ao parque de máquinas que algumas obrigam a intervenções de fundo, quer na montagem, quer no funcionamento.

6.4 Dinâmicas Industriais em Vila Nova de Famalicão (séc. XIX-XX)

Os primórdios da industrialização moderna em Vila Nova de Famalicão à semelhança do verificado no restante território que compõe o Vale do Ave têm antecedentes.²⁸⁷

De um modo geral, se recuarmos um pouco no tempo, verificamos que todos os tipos de indústria manufaturada estiveram sempre ligados ao meio ambiente que as envolvia, designadamente aos elementos geomorfológicos ou geo-fluviais. Com efeito, por exemplo, por altura do tempo do Marquês do Pombal verificamos que o ambiente na serra da Estrela e em toda a sua envolvência era marcado pela pastorícia e pela cultura do trigo e do centeio. Assim, de uma manufatura individual e familiar, que era o trabalhar da lã, surgiram as fábricas na Covilhã, todas elas ligadas à matéria-prima propriamente dita, que era a lã. É lermos Ferreira de Castro, na sua obra *“A lã e a neve”* para ver como descreve o ambiente técnico industrial que se criou à volta da lã: *“Os homens passavam dias e as noites dentro das fábricas só saindo aos Domingos, para esquecer o cárcere. Já não víamos ovelhas, nem ouviam o melancólico tanger dos seus chocalhos nos pendores da serra, ao crepúsculo; viam apenas a sua lã, lã que eles desenrugavam, que eles lavavam, cardavam, penteavam, fiavam e teciam, lã porto da parte”*.²⁸⁸ Enfim, como se pode ver, os homens deixavam o campo e a pastorícia para irem trabalhar para as fábricas. Estas funcionavam vinte e quatro horas por dia e nas casas onde dormiam também as próprias camas eram por turnos que nelas se deitavam os trabalhadores. Tal era a ansiedade de

²⁸⁷ CLETO, Joel; FARO, Suzana – *op., cit.*, 2002, pág. 149.

²⁸⁸ CASTRO, Ferreira de – *A lã e a neve*, Guimarães Editores, 2010.

obterem um trabalho com salário fixo, apesar de não terem grandes qualidades sociais.

O que se passou à volta da lâ foi o que se verificou também com o ambiente técnico industrial dos arredores da Marinha Grande, só que aqui com a indústria do vidro. Pescadores desta região, assim como agricultores, procuravam lugar nas fábricas que transformavam as areias finíssimas de quartzo que iam buscar às praias mais próximas. Era a matéria-prima da indústria vidreira. Não havia ninguém na Marinha Grande que não estivesse ligado à indústria do vidro e das louças, quer trabalhando lá, quer em comércio e serviços a elas ligadas. Para isso muito contribuiu a criação da fábrica de porcelanas Vista Alegre, a qual foi fundada em 1823.²⁸⁹

Outro exemplo que podemos referir a respeito do ambiente técnico e sua evolução em Portugal é o que está ligado às fábricas de telha, cerâmica e louças. Estas indústrias, à semelhança das anteriores, são também ancestrais em Portugal, muitas das quais vindo já do período romano e medieval. Tal como os exemplos atrás dados, elas implantaram-se em regiões ricas em matéria-prima, sobretudo em terras ricas em argila. Aqui, podemos referir dois casos.

O primeiro referente à região do Porto. Como se sabe, na cidade do Porto, tal como em Vila Nova de Gaia proliferaram ao longo dos séculos unidades fabris de produção de telha e cerâmica. A título de exemplo, veja-se o que se passa em Gaia, sobretudo nas freguesias de Canelas, Valadares e Vilar do Paraíso, onde já as Memórias Paroquiais de 1758 referem não só a existência de fornos de cerâmica e oficinas como a produção de telha.²⁹⁰ Ainda a este respeito, dizer que em Canelas a produção de telha é bastante ancestral, pois documenta aí a

²⁸⁹ *Exposição – Vista Alegre. Porcelana Portuguesa – Testemunho da História*, Estar Editora, 1998, p. 10.

CAPELA, José Viriato (2009) – *As freguesias do Distrito do Porto nas Memórias Paroquiais de 1758*, Braga, pág. 758, 783, 790.

Arqueologia a existência de um forno romano, o qual conheceu intervenção arqueológica nos anos oitenta do século passado Armando Coelho.²⁹¹ Esta indústria manufactureira, de cariz essencialmente familiar, evoluiu com o tempo, dando origem no último quartel do século XIX ao aparecimento das grandes fábricas de cerâmica em Gaia, como foi o caso da Cerâmica das Devesas ou do Carvalhido. No caso de Valadares, as pequenas oficinas de cerâmica estiveram na origem do aparecimento da fábrica da Cerâmica de Valadares, a qual é mundialmente conhecida pelas suas louças sanitárias.²⁹²

O segundo caso de que poderemos falar encontra-se mais a norte e respeita grosso modo ao concelho de Viana do Castelo. Aqui sobressaem duas regiões, as quais, à semelhança do que se passou no Porto, são bem conhecidos e vêm grosso modo referidos na bibliografia especializada. O primeiro respeita à região de Alvarães, onde se encontram várias unidades fabris de produção de tijolo. A unidade mais conhecida é a Cerâmica de Alvarães. Aqui, tal como no caso de Vila Nova de Gaia, a presença destas indústrias é mais antiga do que aquilo que se pensa. No PDM da camara municipal de Viana do Castelo encontra-se registado um forno cerâmico datado da época Moderna (séculos XVI e XVII), o qual se encontra protegido ao abrigo da lei do Património Cultural. O segundo caso, respeita à região de Lanheses, região esta que conta com testemunhos abundantes desde a época romana, ou não tivesse sido aí a paisagem alterada pelo debaste dos montes na sequência da exploração de cotas mineiras a céu aberto. Também aqui, de resto documentado no PDM de Viana do Castelo, se encontram unidades fabris de produção de louça e telha. Por fim, ainda

FERREIRA DA SILVA, Armando Coelho; *O forno cerâmico romano de Canelas (Vila Nova de Gaia): comunicação apresentada às Jornas de História Local e Regional de Vila Nova de Gaia*. Gabinete de História e Arqueologia, Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, 1984.

GUIMARÃES, Gonçalves; *Livro do Centenário da Associação Comercial e Industrial de Vila Nova de Gaia 1897-1997*, Associação Comercial e Industrial de Vila Nova de Gaia, 1997, pág. 63-68.

dentro desta região, referir que a presença deste tipo de indústrias desde tempos ancestrais justifica ainda hoje a denominada “Louça de Viana”, a qual fez a sua aparição entre os finais do século XVIII e o início do século XIX.²⁹³

Por fim, a respeito do pré e proto indústrias, o caso da indústria da panificação. Como se sabe, o pão foi, desde tempos imemoriáveis, o elemento base de toda a alimentação das populações. No Noroeste peninsular, na região do Minho, a abundância de água, resultante dos elevados índices de pluviosidade, fez com que por aqui florescesse uma importante indústria do pão. O seu completo industrial, no que à moagem diz respeito, traduziu-se materialmente na existência de milhares de moinhos e azenhas dispostos nas margens dos inúmeros rios e regatos que constituem as redes hidrográficas dos principais rios da região, designadamente do Minho, do Lima, Neiva, Ave e Douro. A sua ancestralidade é por demais conhecida, dado que, documentos anteriores ao século XII a eles se refere amiúde.²⁹⁴

Como se vê, todas estes ambientes industriais manufaturados tiveram a sua evolução tecnológica ao longo dos tempos, como de resto veremos nos pontos subsequentes. Em todo o caso, duas ideais a reter. A primeira é que estas indústrias surgiram onde havia matéria-prima. A segunda é que as primeiras indústrias, muitas delas pequenas oficinas de caráter e tradição familiar, evoluíram com o advento da Industrialização, ou seja, modernizaram-se tecnologicamente e transformaram-se algumas delas em autênticos pólos industriais.

A pequena resenha história, sobre o ambiente técnico proto industrial português, feito para as regiões mencionadas é, grosso modo,

BROCHADO DE ALMEIDA, Carlos A; BROCHADO DE ALMEIDA, Pedro Miguel D.; *Sítios que fazem História: Arqueologia do Concelho de Viana do Castelo – DA Idade Média à Actualidade*. Câmara Municipal de Viana do Castelo, 2009.

GONÇALVES, Mário – *O pão na região do Lima: estruturas e sistemas primordiais – das origens à Idade Média*. Dissertação de Mestrado em Arqueologia apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 2013, págs. 71-73.

valido para a região do Vale do Ave e, naturalmente, para o concelho de Vila Nova de Famalicão.

Como já se teve a oportunidade de ver, por aqui desenvolveu-se ao longo dos tempos uma indústria relacionada com a produção de linho. Esta planta, como bem se sabe é hidrófila, isto é, amiga de terrenos aquíferos, e dá-se sobretudo em terras húmidas, principalmente terrenos de lameiros, e a sua maceração requer abundância de água proveniente de ribeiros de modo a permitir o acionamento dos engenhos de macerar linho.



Figura nº 67- Narciso Ferreira

Fonte : Foto do Autor (exposta no escritório da Arco Têxteis)

Um dos maiores impulsionadores da Indústria Têxtil no Vale do Ave

Pela sua caridade cristã reconhecida, acaba por ser reconhecida pelo Papa Pio XII que o agraciou com o título de Conde de Riba D'Àve.

Tear Mecânico – 2.^a Geração



Figura nº 68- Tear Mecânico (Famalicão).

Fonte: Foto do Autor - Museu da Indústria Têxtil

Os primórdios da indústria moderna no Vale do Ave remontam sensivelmente aos meados do século XIX, mais concretamente ao ano de 1845, quando foi fundada a primeira fábrica. Sediada em Negrelos, concelho de Santo Tirso, o complexo industrial teve o nome de Fábrica de Fiação do Rio Vizela.²⁹⁵

Foi a abundância desta planta nesta região do Vale do Ave, que fez com que em quase todas as casas houvesse um ou mais teares, onde sobretudo as mulheres se dedicavam nas horas de lazer a tecerem o linho com o qual depois faziam a roupa dos maridos e filhos, sendo que o sobrante

²⁹⁵ CLETO, Joel; FARO, Suzana – *op., cit.*, 2002, pág.148

era escoado para o mercado. Esta pequena indústria artesanal, muito abrangente e que foi característica desta região durante largos séculos, alterou grosso modo o ambiente agrícola dando-lhe nos últimos dois séculos um cunho agrícola-industrial, o qual passou pela alteração dos meios de produção, isto é, passou-se de uma produção manufactureira para uma produção maquinofatureira.

Em suma, é dentro deste contexto portanto que se inicia a industrialização moderna no Vale do Ave e de modo particular em Vila Nova de Famalicão, área privilegiada no nosso estudo. Perceber os seus inícios torna-se, do nosso ponto de vista essencial, dado que muitas delas se constituem hoje como vazios urbanos industriais.

Em Vila Nova de Famalicão a primeira fábrica algodoeira moderna, de acordo com os padrões saídos da Revolução Industrial da época, foi a Sampaio & Caldas.²⁹⁶ Fundada por Narciso Ferreira em 1896, este complexo industrial distinguiu-se dos demais no concelho pelo caráter organizativo moderno, o qual, com os seus 200 teares, deixa decididamente para trás a faceta artesanal têxtil, até então mais ou menos dominante na região.

Este complexo industrial começou por se chamar Fábrica de Fiação, Tecidos e Tinturaria de Riba de Ave e o mesmo deu azo, com o passar dos tempos, ao aparecimento de várias indústrias modernas do género, sobretudo graças a Narciso Ferreira, conde de Vizela, que foi aplicando o seu capital na fundação de muitas outras empresas do género na região. Aliás, esta personalidade, com a criação da Sampaio & Caldas, veio torna-se numa figura proeminente, tanto no campo dos negócios, como nos domínios sociais e políticos.

²⁹⁶ SERÉM, Maria do Carmo – A indústria, os industriais e os operários através da imagem fotográfica, in *Património e Indústria no Vale do Ave. Um Passado com Futuro*. Agência de Desenvolvimento Regional do Vale do Ave, Famalicão, 2002, pág.97.

Em termos políticos Narciso Ferreira veio a ser vereador e presidente da câmara municipal de Vila Nova de Famalicão. No plano social, entre outros aspetos, são dignos de relevo o papel que desempenhou como presidente da Associação Comercial e Industrial de Vila Nova de Famalicão, assim como a sua obra social, a qual passou pela construção de bairros operários, hospital, escolas primárias para os filhos dos seus operários, cantinas escolares, creches e asilos. Foi na sequência desta obra que nasceu em 1945 a Fundação Narciso Ferreira.

O caráter inovador desta fábrica, para a época em questão, passou pela existência de 200 teares mecanizados, fiação, acabamentos e tinturaria. O seu crescimento foi de tal ordem que por volta de 1910 contava já com cerca de 846 operários. De salientar a este respeito, como aludido anteriormente, quando se tratou da evolução demográfica, que a esmagadora maioria destes operários são oriundos das atividades agrícolas, que passam doravante a ser complementares ao rendimento da fábrica.

Narciso Ferreira, graças ao seu labor e dinamismo, acabou por vir a fundar uma autêntica dinastia industrial dos Ferreiras. O seu filho, Delfim Ferreira, mundialmente conhecido, foi como que o fundador de todo um tecido empresarial em redor de Famalicão. Riba d` Ave passou de freguesia rural a cidade industrial, dado o empreendedorismo desenvolvido através das fábricas de Delfim Ferreira.

Foi na órbita dos negócios criados por Narciso Ferreira que, como eram muitas outras empresas ligadas ao setor têxtil. Uma delas foi a Empresa Têxtil Elétrica a qual, fundada em 1905 em Caniços, vocacionou toda a sua laboração para a produção de cotins grossos e cobertores. Esta empresa tem a particularidade de ter sido a primeira a utilizar a energia elétrica como força motriz das suas máquinas, o que até então constituía grande novidade, dado a principal fonte de energia nessa

altura ser fundamentalmente o carvão, elemento base indispensável à produção de vapor.

O sucesso da aplicação da eletricidade nesta fábrica foi de tal ordem que a sua experiência levou Delfim Ferreira em 1917 a criar a Companhia hidrelétrica do Varosa, em Lamego. Esta última tinha capacidade de 240 c.v., fornecendo, grosso modo, energia elétrica em Lamego e na Régua. Em 1920 esta empresa sofreu uma forte remodelação, sobretudo graças à criação de uma central hidrelétrica no Chocalho, a qual aumentou a potência para os 1500 c.v.

Graças a este aumento de potência, esta empresa, sediada em Lamego, passou a fornecer eletricidade a vários concelhos, nomeadamente, entre outros, a Guimarães, a Vila Real ao Porto, pelo que a mesma constitui um marco na história da industrialização em Portugal. Graças à ação de Delfim Ferreira, esta companhia foi, como bem se vê, crescendo e evoluindo, a ponto de ser a grande responsável pela construção da Hidroelétrica do Ermal, a qual mais tarde veio a fundir-se com a Central do Chocalho, dando assim origem ao aparecimento da grande Companhia Hidroelétrica do Norte de Portugal.²⁹⁷

Outra fábrica surgida na sequência desta dinâmica foi a Oliveira & Ferreira, a qual à semelhança das demais se insere no contexto da Revolução Industrial da região. Este complexo industrial foi fundado em 1909 e orientou a atividade para a produção de telas cruas e flanelas.

Além do forte ímpeto industrial, o grupo Narciso & Ferreira dedicou-se também a outros setores produtivos. Entre eles, releve-se os investimentos feitos na época na agricultura, uma iniciativa à qual não deverá ser alheia a origem social dos seus fundadores.

Assim, em 1909 deu-se início à plantação de eucaliptos na quinta de Mide, em Lordelo. O desenvolvimento deste projeto, de cariz

Em 1975, em pleno contexto revolucionário, foi esta companhia nacionalizada. A partir de então ficou sob a alçada da empresa Eletricidade de Portugal (EDP).

essencialmente agrícola, veio mais tarde a dar origem ao aparecimento da Empresa Florestal de Mide, a qual se revelou fundamental durante o período da Grande Guerra por permitir a utilização do eucalipto como fonte de energia em virtude a escassez do carvão.

Ao tecido empresarial de Vila Nova de Famalicão pertence também a a Reguladora”, uma fábrica de relógios, de resto em moldes modernos a primeira em toda a Península Ibérica.

Esta fábrica foi fundada em 1892 na cidade do Porto, tendo aí laborado durante cerca de quatro anos. Com efeito, em 1895, em virtude do falecimento de João José, é constituída uma nova sociedade entre João Carvalho e Lino Carvalho, seu irmão, juntamente com Joaquim Martins de Oliveira Rocha. Como João Carvalho e Lino Carvalho eram oriundos de Vila Nova de Famalicão, os dois irmãos, sócios, decidiram deslocalizar a fábrica para a freguesia de Calendário, o que veio a suceder em 1896.

O motivo principal desta deslocalização prendeu-se sobretudo, além de ambos serem de Famalicão, com as novas acessibilidades que entretanto iam surgindo na região. Entre elas, assumiu particular importância a construção da linha de comboio, meio privilegiado à época para o transporte de mercadorias. É a partir desta altura que se inicia uma nova fase, esta marcada fundamentalmente por uma maior escala de produção. O aumento da produção foi de tal ordem que em por volta de 1900, mais concretamente em 1901, a fábrica contava já com cerca de cinquenta operários, números de resto significativos para época.

Desde o início, esta fábrica ficou marcada por realizar todas as fases de produção de relógios. Para o fabrico das caixas de relógios funcionava na fábrica uma ala de carpintaria, enquanto para os elementos mecânicos havia uma outra secção, esta de serralharia.

Nas mesmas instalações havia ainda uma outra secção, esta destinada ao aparelhamento e montagem dos relógios, bem como aos respetivos acabamentos. Aí laboravam fundamentalmente artífices e marceneiros, estes últimos responsáveis pela ornamentação e decoração dos relógios.

Em termos de equipamentos industriais, para elaboração dos relógios, nas suas diversas fases, havia grandes máquinas. Entre elas, destacam-se os mecanismos destinados ao trabalho da madeira e dos metais, designadamente serras e tornos mecânicos. Estes mecanismos, já do tipo verdadeiramente industrial, eram alimentados mecanicamente através de uma caldeira alimentada por aparas de madeira e resíduos de serração, que fervendo a água libertavam o seu vapor, o qual acionava os mecanismos industriais, designadamente serras e tornos mecânicos. Além do vapor, para o funcionamento das máquinas era utilizada por vez a força hidráulica, esta designadamente com recurso a velhos moinhos de moer cereal.

Com o advento da energia elétrica, em 1908 “A Boa Reguladora” passa a estar equipada com gasogénios, mecanismos que aproveitavam melhor os desperdícios da madeira, os quais produziam um gás-pobre que servia de combustível. Este combustível era capaz de alimentar grandes motores de explosão e além de constituírem a força motriz propriamente dita da maquinaria, acionavam também os geradores da energia elétrica.

A produção de relógios não foi a única atividade a que se dedicou. Com efeito, em 1907 esta fábrica, que até então se dedicava exclusivamente à fabricação de relógios, tornou-se na principal concessionária do fornecimento de iluminação elétrica, tanto pública como particular, do concelho.²⁹⁸ Esta concessão manteve-se até à década de 1950, tendo a mesma sido depois passada à empresa “A Elétrica

²⁹⁸ SERÉM, Maria do Carmo – *op. cit.*, 2002, pág.104.

Lda”, que havia sido fundada em 1924 por António Dias da Costa, genro de José Carvalho.

Com o passar do tempo os relógios de “A Boa Reguladora” foram conhecendo importantes melhorias. Uma delas foi o que passou pela adoção do sistema da hora e da meia hora, seguindo o modelo dos relógios americanos do século XIX, só que em vez de serem comandados por uma roda contadeira, eram regulados por um mecanismo serra, que inventado por José Carvalho, permitia, ao contrário do outro, deslocar os ponteiros do relógio para qualquer sentido.

O escoamento do seu produto, tal como desde as origens, está direcionado para o mercado nacional e internacional. Na fase inicial da sua existência esta fábrica produzia sobretudo relógios de mesa e de parede, exportando-os fundamentalmente para a Alemanha, para os Estados Unidos da América e para o Brasil, mercado que nos anos cinquenta viria a entrar em recessão. O primeiro modelo produzido, ainda na cidade do Porto, foi o modelo “Batalha”. Mais tarde, a representação e comercialização dos seus relógios foram adjudicados à firma Andrade Mello.

É na sequência deste espírito empreendedor e engenhoso que a fábrica “A Boa Reguladora” foi crescendo ao longo dos tempos. O seu crescimento foi de tal ordem que em 1914 ocupava já uma área de cerca de 10. 000 metros quadrados, laborando nesse espaço 220 operários que produziam no total 6. 408 relógios. De resto, o dinamismo desta empresa foi de tal ordem que apesar de um certo abrandamento económico, sobretudo entre 1914 e 1918, conseguiu escapar às agruras da Primeira Grande Guerra Mundial, tal como viria mais tarde a acontecer com a Segunda. Neste último período, o da Segunda Guerra Mundial, destaca-se uma outra figura, António Augusto do Nascimento Carvalho, neto de José Carvalho.

É por esta altura que surgem que surgem novos modelos, mais complexos do ponto de vista técnico. Entre outras inovações operadas

nesta altura destaca-se o aparecimento dos carrilhões do tipo Westminster e Avé Maria de Fátima, quando os ponteiros chegavam aos quartos e às meias horas. Mais tarde, em 1952 surgem os despertadores, produto que passa a ser largamente fabricado na fábrica.

Nos anos cinquenta do século XX, com o aumento da concorrência e a necessidade de diversificação de negócios e produtos, “A Boa Reguladora” passa a enveredar pela diversificação dos seus produtos. Entre outros, é a partir daqui, na vigência diretiva de António Augusto Carvalho, que “A Boa Reguladora” começa também a dedicar-se à produção de contadores de água.

Por alturas do final desta década “A Boa Reguladora” lançou-se também em novos produtos, designadamente no da produção dos primeiros relógios alimentados a pilhas, de início acompanhado por um oscilador mecânico e mais tarde por um oscilador de quartzo. Já nos anos 80, sobretudo a partir de 1982, depois de vencidas as agruras da Revolução de Abril de 1974, “A Boa Reguladora” lança-se também na produção de aparelhos de proteção diferencial, nomeadamente de disjuntores e interruptores eléctricos.

As constantes alterações, inovações e diversificações do seu produto acabaram por dar origem à criação de um departamento de investigação, o qual ganhou autonomia em 1986, nascendo assim a Tecnoparque, uma empresa de desenvolvimento de sistemas eletrónicos orientada para a criação de novos equipamentos e produtos, sobretudo nas áreas do controlo da energia, controlo industrial, sistemas e telecomunicações. Mais tarde, em 1990, a secção de fabrico de peças em plástico foi também automatizada, dando origem à criação da empresa Celoplas. No ano seguinte, é criada a Ricont, uma empresa de reparação e instalação de contadores de água.

| Firma | Teares mecânicos | N.º de operários |
|--|-------------------------|-------------------------|
| Fábrica de Fiação e Tecelagem A. J. Silva Pereira | 252 | 412 |
| Empresa Têxtil Elétrica | 365 | 855 |
| Fábrica de Tecidos e Fiação do Bairro | 164 | 295 |
| Fábrica de Tecidos e Fiação de Delães | 150 | 358 |
| Fábrica de Fiação e Tecelagem da Portela | 100 | 164 |
| Fábrica de Fiação e Tecelagem Rio Pele | 50 | 136 |
| Oliveira & Ferreira | 432 | 828 |
| Sampaio & Ferreira | 709 | 1253 |
| Fábrica de Fiação e Tecidos Sant` Ana | 70 | 133 |
| Total | 2292 | 4434 |

Quadro nº 10 - Fábricas Algodoeiras em Vila Nova de Famalicão em 1939 Fonte:
 Extraído de ALVES, Jorge – Fiar e tecer, uma perspetiva histórica da indústria têxtil a
 partir do Vale do Ave. Museu da Indústria Têxtil, Câmara Municipal de Vila Nova de
 Famalicão, 1999, pág.45

Enfim, pelo historial exposto, bem se pode ver que ao longo da segunda metade do século XX, sobretudo a partir dos anos 60, “A Boa Reguladora” deu origem a um conjunto de várias empresas, constituindo-se desse modo numa holding familiar.

Apesar disso, o preço a pagar foi elevado, dado que a “A Boa Reguladora” enquanto fábrica de relógios acabou por ser encerrada na sequência da criação da holding. No seu lugar e espaço funciona no entanto uma nova empresa, a Regularfama, que fundada por antigos funcionários se dedica ao mesmo ramo. Em concreto, a Regularfama dedica-se hoje em dia ao restauro dos antigos relógios fabricados na “A Boa Reguladora”, assim como à reprodução de despertadores, relógios e parede e outros modelos históricos.

Em suma, dentro do quadro traçado, as principais empresas de Vila Nova de Famalicão, muitas das quais vindo mais tarde a dar origem a vazios urbanos industriais, são as seguintes:

A Boa Reguladora, a Fábrica de Sedas IBIS, a Fábrica de Fiação e Tecelagem A. J. Silva Pereira, a Empresa Têxtil Elétrica, a Fábrica de Tecidos e Fiação do Bairro, a Fábrica de Tecidos e Fiação de Delães, a Fábrica de Fiação e Tecelagem da Portela, a Fábrica de Fiação e Tecelagem Rio Pele, a Oliveira & Ferreira, a Sampaio & Ferreira, e a Fábrica de Fiação e Tecidos Sant` Ana.

No cômputo geral, sobretudo no caso das indústrias têxteis, eram estas as empresas mais modernas e as que empregavam um maior número de mão-de-obra.

De acordo com o inquérito industrial de 1929 estas empresas possuíam cerca de 2292 teares mecânicos e davam emprego direto a 4434 famalicenses.

6.5 Vazios Urbanos Industriais em Famalicão; Estado e Soluções

Como observado nos pontos anteriores, a história da industrialização do Vale do Ave, e de um modo particular a que se processou em Vila Nova de Famalicão, insere-se num contexto mais amplo e global, no caso vertente nacional e internacional.

Ao longo dos últimos pontos tivemos pois a oportunidade de descrever o que foi esse processo histórico na região, nomeadamente ao nível dos seus antecedentes e do seu desenvolvimento. Vimos a esse respeito que a implantação da indústria no Vale do Ave, sobretudo a têxtil, foi relativamente fácil, dada a existência de um saber acumulado de vários séculos, e a existência de inúmeros regatos, rios e ribeiros, os quais nos primórdios da industrialização foram fundamentais por alimentarem hidraulicamente as primeiras máquinas.

A industrialização no Vale do Ave, um pouco à semelhança do verificado no país, foi lenta e tardia. A primeira fábrica dentro dos parâmetros da Revolução Industrial surgiu em 1845, porém o ímpeto industrializador da região só se começou realmente a verificar a partir das décadas de 1880 e 1890.

A partir da mudança do século, a indústria no Vale do Ave, sobretudo a algodoeira, começa não só a mostrar dinamismo, como apetência pela modernização. Em concreto, fruto da dinâmica de alguns industriais da região, é neste período que se verificam os primeiros ímpetos de substituição da energia hidráulica pela elétrica. Paralelamente a esse facto, seguindo um pouco a tendência do que no país e lá fora se fazia, é também por essa altura que por aqui se começam a criar autênticos grupos empresariais, como a Sampaio & Ferreira, que em meados do século viria a tornar-se numa autêntica holding.

As décadas que se seguiram, dentro do que se pode apurar, quando em certa medida se historiou o percurso de algumas empresas, sobretudo no concelho de Vila Nova de Famalicão, revelaram períodos de maior e menor prosperidade. Entre outros, os momentos mais difíceis para as empresas sediadas no Vale do Ave foram os que se relacionaram com a crise dos anos 30 e com as duas guerras mundiais. Depois destes momentos, os anos que se seguiram à Revolução de Abril de 1974, dado a mesma ter-se traduzido na perda de uma importante fatia de mercado, o colonial.

As últimas décadas em termos industriais no Vale do Ave, e em concreto em Vila Nova de Famalicão, não diferem no essencial do verificado noutras regiões do país. Em concreto, as principais indústrias reorganizaram-se, reestruturaram-se e modernizaram-se. Por um lado recorreram aos fundos comunitários, os quais lhes permitiram adquirir maquinaria nova e mais sofisticada. Por outro, com a criação de novas zonas industriais e com o desenvolvimento tecnológico, muitas das empresas reduziram fisicamente o seu espaço. No essencial, aquilo a que se assistiu foi à diminuição do número de operários e ao abandono dos locais onde tinham sido fundadas as primeiras fábricas.

Enfim, é neste contexto, sumariamente aqui descrito, que se inserem os vazios urbanos de natureza industrial existentes no Vale do Ave. Entre outros, os principais fatores que contribuíram para o seu aparecimento, degradação e abandono podem ser resumidos da seguinte forma:

- O encerramento de fábricas têxteis, que se deslocalizaram para o sudeste asiático;
- O encerramento de unidades fabris por dificuldades económicas e falência;

- O aparecimento de novas infraestruturas rodó e ferroviárias na região, nomeadamente através da construção de uma vasta rede de auto-estradas e estradas regionais a ligar os centros das cidades às periferias. As novas periferias tornaram-se portanto mais apetecíveis tanto a nível industrial, como residencial;
- A alteração das fontes de energia, na medida em que a substituição da energia hidráulica pela elétrica deixa de servir como fundamento aos locais originais das fábricas surgidas entre o século XIX e XX.
- Os processos de reorganização industrial levados a cabo sobretudo pelas principais indústrias da região, como a Sampaio & Ferreira. Em muitos casos estes processos de reorganização e reestruturação implicaram a deslocalização da indústria dos lugares originais para as novas zonas industriais entretanto criadas;
- A Revolução Tecnológica, entretanto chegada também ao Vale do Ave através dos Fundos Comunitários, na medida em que a introdução de novas tecnologias e máquinas sofisticadas na região reduziram o número de mão-de-obra e o espaço físico da fábrica.

Os vazios urbanos de natureza industrial no Vale do Ave, tendo em conta o exposto em pontos anteriores, podem ser entendidos como fazendo parte do Património Industrial da região e do país.

Como facilmente se pode perceber, os espaços industriais devolutos, deixados ao abandono ou que estão em ruína encontram o seu fundamento na história da industrialização do Vale do Ave. Portanto, eles são, mesmo que em ruína, abandonados ou devolutos, espaços de memória e de história. Eles têm e conservam certos símbolos, certas marcas que são características da industrialização da região. Entre outras, são marcas com valor patrimonial as fachadas dos edifícios, os interiores e maquinaria, quando ainda conservados, as chaminés, os portões, as suas calçadas, os bairros operários e as creches, etc.

Como regenerar esses espaços? Que destino se deve dar-lhes?

A melhor estratégia que o Arquiteto pode utilizar no sentido de encontrar soluções para regenerar um determinado espaço com valor cultural e patrimonial é procurar casos similares. Em capítulos anteriores já afloramos de certa forma esta questão, sobretudo quando nos debruçamos sobre os vazios urbanos em geral. Vejamos agora alguns casos mais específicos, os quais respeitam em concreto a algumas práticas de intervenção sobre o património industrial e os vazios urbanos desta natureza.

Em Portugal, além da zona da Expo`98 e da região do Grande Porto, às quais já nos referimos anteriormente, são dignos de relevo, a respeito de boas práticas na regeneração urbana de espaços industriais obsoletos, os casos individuais da LxFactory, antiga fábrica de fiação fundada em 1846 em Lisboa, o da Fábrica de Santo Thyrso, uma fábrica de fiação também, criada e fundada no concelho de Santo Tirso em 1898, o da Oliva Creative Factory, uma unidade de produtos metalúrgicos criada em São João da Madeira corria o ano de 1925. Todos estes espaços têm a particularidade de à semelhança de algumas fábricas do Vale do Ave terem entrado em declínio, de terem encerrado e portanto de terem ficado abandonados, constituindo-se assim dentro dos parâmetros do conceito de Vazio Urbano em espaços obsoletos.

No caso da antiga fiação de Lisboa, o seu edifício, característico do período industrial, foi reabilitado e regenerado, sendo depois convertido numa incubadora de empresas na área das indústrias criativas, dando-se assim uma nova dinâmica a um espaço que havia sido abandonado. A solução arquitetónica encontrada no processo de regeneração implementado pelo Arquiteto passou pelo respeito da integridade da memória física identitária e histórica do espaço. Tal passou fundamentalmente pela manutenção de toda a traça arquitetónica exterior do edifício. O interior foi moldado pelo Arquiteto de acordo com as melhores conveniências do projeto e dos objetivos que se pretendiam alcançar, no caso vertente, a sua reconversão em diferentes espaços ajustados e adaptados às indústrias criativas.

Em São João da Madeira, o espaço da antiga fábrica da Oliva, uma importante e prestigiada empresa com origem em 1925, foi também reconvertido. O Arquiteto responsável pela regeneração deste espaço procurou manter intatos os principais elementos arquitetónicos do período inicial. Assim, mantendo o corpo principal, fachada e seus elementos decorativos, históricos e identitários, surgiu neste antigo espaço uma incubadora de empresas relacionadas também com as indústrias criativas.

Assim, funciona hoje aqui um espaço de pesquisa e investigação, um centro relacionado com as novas tecnologias, uma biblioteca temática, várias salas para reuniões, assim como salas para a realização de exposições e conferências.

Além destes dois casos, podem-se ainda referir os sucessos alcançados com a reconversão das antigas fábricas Electro Cerâmica, em Vila Nova de Gaia, e a Fábrica de Cerâmica de Jerónimo Pereira Campos e Filhos, em Aveiro, a qual foi fundada em 1896.

No caso da primeira, a que já anteriormente se dedicou algumas considerações, as dificuldades económicas desta empresa nos finais do século passado levou-a enveredar por uma solução relativamente interessante, ainda que a mesma não passasse pela sua patrimonialização e musealização. Aqui mais do que regeneração urbana houve fundamentalmente um processo eficiente de reconversão.

Aproveitando as dificuldades económicas e financeiras, que se traduziram no declínio da sua produção industrial, esta empresa teve o mérito de alugar o espaço das suas antigas instalações a outras empresas, sobretudo aquelas que se relacionam com o comércio a retalho. Assim, todo o espaço foi reconvertido para outros negócios, salvaguardando e conservando-se praticamente todo o carácter identitário e histórico dos edifícios.

O segundo caso, o de Aveiro, encontra-se mais em linha com a tendência mais comum que temos vindo descrever e que passa grosso modo pela patrimonialização e musealização.

Em concreto, nas instalações da antiga Fábrica de Cerâmica de Jerónimo e Filhos, que havia sido fundada em 1896, a Câmara Municipal de Aveiro desenvolveu um projeto conducente aos seus propósitos culturais. Socorrendo-se de Fundos Comunitários e respeitando a traça da arquitetura original, todo o antigo espaço industrial foi reconvertido num centro cultural. Nele funciona hoje um espaço destinado à realização de congressos, e várias salas destinadas a diversos outros eventos, entre os quais exposições.



Figura nº 69- Museu da Chapelaria (São João da Madeira)

Fonte: http://edvemrede.com/wpcontent/uploads/2012/02/edvi_imagem_web_547W20_8.jpg&w=588&z=1

Um outro exemplo que podemos ainda dar a respeito de antigas unidades fabris do período industrial que se tornaram vazios urbanos é o do Museu de Chapelaria. Este museu encontra-se sediado no concelho de São João da Madeira. A fábrica em si, fundada na década de 1890, nunca deixou propriamente de laborar, contudo o seu antigo espaço original, onde se havia implantado, sim.

No espaço desativado nos inícios de 2000, funciona hoje um museu da chapelaria. Em concreto este museu reconstitui todo o processo de produção industrial do chapéu e mostra tanto a tecnologia do período industrial como a alguma mais recente, o que dá a quem visita uma visão diacrónica evolutiva.

A visita em si, ao seu interior, é portanto orientada segundo as diferentes etapas e fases da produção, pelo que a mesma constitui-se também como uma autêntica lição de história.

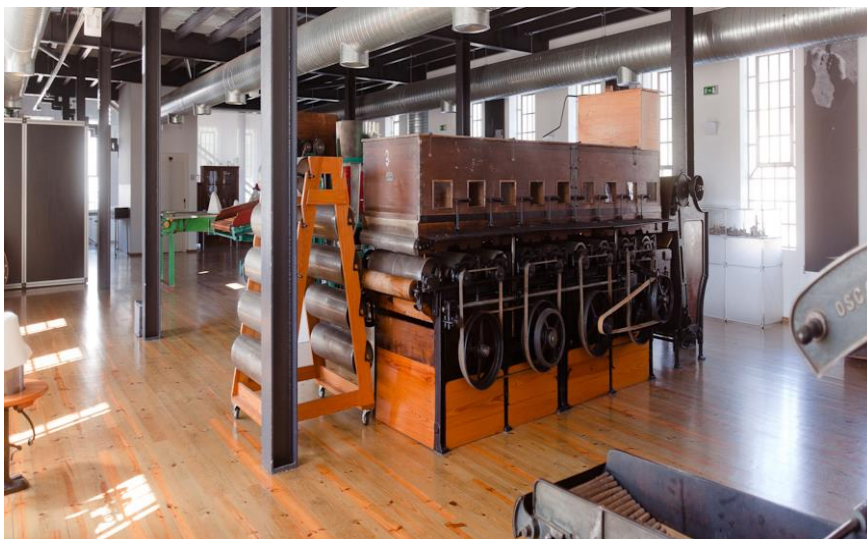


Figura nº 70-Espaço Interior musealizado (museu da Chapelaria)

Fonte: http://maquina1.portodigital.pt/museus/static/fotos/97_AD037827.jpg

No respeitante às soluções arquitetónicas encontradas e adotadas pelo Arquiteto, quando da formulação e execução do projeto para a construção do museu, elas passaram fundamentalmente pelo restauro, reabilitação das componentes degradadas e regeneração. O restauro vislumbra-se sobretudo na fachada e nos velhos equipamentos, bem como na conservação de diversos elementos arquitetónicos e industriais. A reabilitação compreendeu entre outros aspetos a demolição de paredes de algumas divisões com vista a tornar o interior do edifício mais amplo

e propicio ao museu, assim como a regularização de pisos e colocação de soalhos de madeira.

A regeneração do espaço em si fez-se não só através da criação do museu, como também de um restaurante e de uma loja.



Figura nº 71-Espaço exterior (Museu da Chapelaria)
Fonte: <http://www.cm-sjm.pt/files/16/16435.jpg>

Dentro destes casos mencionados, como bem se pode ver, as soluções apontadas para o solucionamento dos vazios urbanos de natureza industrial, têm passado pela sua reconversão em espaços com fins culturais, nichos de empresas e incubadoras de empresas, assim como em espaços comerciais e residenciais.

É dentro destes casos de estudo que se podem encontrar as melhores opções para o solucionamento dos vazios industriais existentes

no Vale do Ave e de modo particular em Vila Nova de Famalicão, todos eles espaços com grandes potenciais, uns que chegaram ao apogeu e caíram e outros que de forma exemplar conseguiram suportar a crise e hoje são empresas de ponta.

No que a este domínio respeita, importa desde já salientar que os vazios urbanos de natureza industrial no Vale do Ave começam já a despertar alguma atenção junto das autoridades regionais e concelhias.

A este nível são dois os marcos que se podem considerar não só relevantes mas também marcantes, e que a seu tempo certamente irão contribuir não só para a manutenção da memória histórica como também para a preservação física. O primeiro respeita à reconversão da antiga fábrica de Fiação e Tecidos de Santo Tirso em museu e incubadora de empresas.

O segundo, à obra “Património e Indústria no Vale do Ave – um passado com futuro” coordenada por José Amado Mendes e Isabel Fernandes, e que foi publicada em 2002.

Relativamente ao primeiro marco, localizada na margem esquerda do rio Ave, a Fábrica de Fiação e Tecidos de Santo Tirso, foi, como já se teve a oportunidade de referir anteriormente, uma das mais antigas e emblemáticas fábricas que existiram em todo o Vale do Ave.

Fundada em 1898 constituiu-se ao longo do tempo numa referência regional e nacional de todo o panorama da indústria têxtil, pelo que a sua conservação e transfiguração em espaço museológico constitui hoje um marco relevante no campo da preservação da memória coletiva identitária e histórica.

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS DE SANTO THYSO

EM RESSTRURAÇÃO – AGLOMERADO DE EMPRESAS PÚBLICAS



Planta nº1- Planta de Implantação Fábrica de Fiação e Tecidos de Stº Thyrsó

Fonte: www.googlemaps e Autoria própria

Em entrevista com o Sr Engenheiro Pedro Dias, responsável Municipal pelo espaço, este relatou a história e memória do local, bem como os projetos para se encetar em conformidade com as verbas que vão sendo libertadas, que passo a resumir;

No respeitante aos edifícios da antiga Fábrica de Fiação e Tecidos de Santo Tirso, o Arquiteto procurou fundamentalmente salvaguardar o mais possível toda a sua traça original. Em concreto, as operações arquitetónicas passaram fundamentalmente pelos domínios do restauro e da conservação, o que é particularmente visível não só no edifício principal, mas também em todos os que lhe são adjacentes. Ou seja, dito por outras palavras, o Arquiteto manteve a fachada principal intata, realizando nela sobretudo operações de limpeza, consolidação e

acabamentos, nomeadamente ao nível da introdução de um novo portão, que embora de conceção recente não interfere com a memória do edifício.

Nos restantes edifícios, as opções passaram também por operações de limpeza e consolidação, quer de paredes, quer dos janelões, assim como pelo reboco e pintura de algumas alas.



Figura nº 72 - Fábrica de Fiação e Tecidos de Stº Thyrsó.

Fonte: Foto do Autor

Em relação ao interior, como referido atrás, existem alas que ainda se encontram no estado primitivo. Contudo não devem desviar-se da traça ou arquitetura original, não obstante algumas partes terem ruído, mas a ideia e a preocupação mantem-se. Procura-se preservar o mais possível a memória do espaço, o que nem sempre foi conseguido, uma vez que foi necessário demolir algumas paredes para se criarem espaços mais amplos, optando pelas mais frágeis, pois estas estavam já condenadas a serem substituídas.



Figura nº 73- Fábrica de Fiação e Tecidos de Stº Thyrsó Chaminé Industrial.
Fonte: Foto do Autor

Na recuperação preconizada, mantiveram a memória do que foi uma das maiores empregadoras do país; chaminé de altura.



Figura nº 74- Entrada Principal da Fábrica de Fiação e Tecidos de Stº Thyrsó Chaminé Industrial.
Fonte: Autoria própria

Adquirida pelo Município de Santo Tirso, estando sob fundos comunitários a reestruturar parcialmente o vasto espaço., intercalando não somente espaços de caráter público mas também de caráter privado, ligado função; tecelagem; incrementando um espaço de aprendizagem e estágio. Entende-se ser de referir que não se preserva somente a função, mas também as características estéticas e construtivas.



Figura nº 75 - Centro Interpretativo da Fábrica de Fiação e Tecidos de Santo Tirso.

Fonte: Museu da Indústria Têxtil

Seja como for, até porque a preservação da memória e da história tem também de se fazer destruindo algumas componentes físicas, as soluções encontradas pelo Arquiteto revelaram-se não só eficientes como muito apropriadas ao velho espaço industrial, que pode assim ser completamente reconvertido. No seu interior funcionam hoje diferentes valências, todas elas no entanto mantendo viva a memória da indústria do Vale do Ave. Existe uma ala que funciona como museu, mais concretamente como um centro interpretativo da indústria têxtil, onde os visitantes podem aprender um pouco da história industrial da região através de exposições temporárias, que com vários recursos de multimédia, simulam em alguns casos antigos processos de produção.

Numa outra ala é possível observar-se algumas máquinas industriais, sendo de destacar neste âmbito o espaço onde se encontra turbina original da fábrica de fiação. Nas demais alas, procurando fornecer ao projeto um futuro sustentável, foram criados espaços destinados a vários fins, nomeadamente à restauração, ao comércio e ao lazer, nomeadamente à realização de peças de teatro e concertos musicais.

Digno ainda de registo, e que a nosso ver perpetua a memória histórica e identidade, quer da fábrica, quer da região, é o facto de aqui funcionar também uma incubadora de empresas relacionada com o setor da moda, o *design* e as indústrias tecnológicas. Além das alas que lhes dão apoio físico e virtual, releve-se a importância de um laboratório criativo, o qual funciona como uma incubadora de moda.

No essencial, a funcionar desde 2009, aquilo que se pretende é que este espaço seja capaz de fomentar a criação e o desenvolvimento de empresas inovadoras, com grande potencial de crescimento e com ligação ao tecido económico e empresarial da região, proporcionando aos empreendedores um ambiente propício à concretização dos seus projetos e apoiando de forma sólida, consistente e constante o crescimento e projeção externa das mesmas. Nesse sentido, este centro de empresas e inovação disponibiliza pois espaços devidamente equipados para a instalação de empresas, a partilha de espaços e serviços de utilização comum.

De igual modo e com os mesmos objetivos, apoia o desenvolvimento e a consolidação de ideias e negócios, bem como a implementação das mesmas, fazendo simultaneamente a ligação entre as empresas incubadoras e as instituições do sistema científico e tecnológico, nomeadamente com as universidades e com as entidades capacitadoras de financiar os projetos. Tal encontra-se hoje bastante facilitado dado este centro integrar a Rede Portus Park, a Rede de Parques de Ciência e Tecnologia da Região Norte. Estas redes, de apoio

e incentivo ao fomento de ideias inovadoras e empresas, funcionam em estreita ligação com as universidades, potenciando deste modo as várias sinergias geradas pelos seus membros.

Relativamente ao segundo marco, a obra “Património e Indústria no Vale do Ave – um passado com futuro”, coordenada por José Amado Mendes e Isabel Fernandes, e que foi publicada em 2002, revela-se do nosso ponto de vista importante na questão dos vazios urbanos industriais e seu solucionamento. Esta obra foi publicada no âmbito do projeto comunitário ON Valorização Regional (Programa Operacional da Região Norte) através do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional. Foi apoiada ainda pela Comissão de Coordenação da Região do Norte e promovida pela ADRAVE, ou seja pela Agência de Desenvolvimento Regional do Vale do Ave.

No essencial, esta obra, como o próprio título indica, constitui-se como uma espécie de roteiro para quem quer conhecer o passado industrial de toda a região. Além do contexto geográfico e socioeconómico, bem como do enquadramento sociocultural das populações que habitam a região, esta obra tem entre os vários méritos que se lhe podem reconhecer, o facto de fazer um levantamento e uma caracterização extraordinariamente sólida da Arquitetura e do Património Industrial existentes, inclusive desde a pré-indústria até à industrialização. Outro mérito que se lhe pode reconhecer é o de apontar alguns caminhos no que à resolução dos vazios urbanos surgidos nas antigas fábricas diz respeito, uma vez que o projeto, em si visa, a implementação física de um circuito de visita a um conjunto de testemunhos significativos da atividade pré-industrial e industrial da região. Tendo como pólo aglutinador o Rio Ave, a RPI ocupa o território de oito concelhos. Preferindo uma orientação temática da visita a uma mera sugestão geográfica, os diversos polos da Rota distribuem-se por sub-rotas que passam pelo pré-industrial, aproveitamentos energéticos, indústria têxtil, de curtumes e de cutelarias. Do conjunto de pólos que a constituem destaca-se, em cada concelho, um espaço alvo de

melhoramentos na perspectiva de uma musealização. A visita a cada pólo assinalado será ainda um ponto de partida para a visita mais alargada aos conjuntos e envolventes que integram”.²⁹⁹

Relativamente ao concelho de Vila Nova de Famalicão, depois de termos passado em revista alguns casos exemplares de reconversão de vazios urbanos industriais, também se tem feito algumas coisas.

No campo da patrimonialização dos antigos equipamentos e fábricas industriais pode-se dizer que Vila Nova de Famalicão é pioneira. Muito antes da comunidade intermunicipal do Ave ter em mente a criação de uma rota da indústria do Ave, já o município de Famalicão dava os primeiros passos nesse sentido, corria o ano de 1989.

Com efeito, foi em 1989 que o município criou o caderno “Museu da Indústria Têxtil”, que sob a direção de Agostinho Fernandes tem procurado estudar e divulgar a história da indústria têxtil no concelho de Vila Nova de Famalicão. Pela mesma altura, sob a batuta de José Manuel Lopes Cordeiro, foi criado o Museu da Indústria Têxtil em Vila Nova de Famalicão, passo que se revelou a médio prazo decisivo para que este município pudesse ser seguido nas intenções por outros concelhos na criação de uma rota patrimonial que englobasse todo o Vale do Ave.

No essencial, ele foi criado no âmbito de um projeto de investigação industrial e arqueológica que tinha como objetivo estudar o processo da industrialização da região de modo a contribuir para a sua classificação como património industrial. Atualmente, inserido na “Rota do Património Industrial Têxtil do Vale do Ave”, este museu tem vindo a desenvolver atividades muito diversificadas, nomeadamente visitas guiadas, visitas pedagógicas, estas viradas sobretudo para a comunidade escolar, assim como realizações de exposições temporárias. Paralelamente a estas atividades, e à exposição permanente, o museu desenvolve ainda muitas outras atividades, nomeadamente de restauro e

²⁹⁹ CLETO, Joel; FARO, Suzana – *op., cit.*, 2002, pág.148

conservação de equipamentos industriais com interesse arqueológico e histórico. Outra atividade muito desenvolvida e privilegiada pelo museu é a recolha de toda a informação escrita e oral relevante relacionada com os antigos processos de produção.

Relativamente à missão do museu em si, e tendo em conta as atividades já descritas por ele realizadas, pode dizer-se que a mesma assenta os seus pilares na procura de preservar a Memória da indústria têxtil da região, promovendo ao mesmo tempo a identidade das suas populações. Por este motivo a principal preocupação deste museu passa fundamentalmente por fazer não esquecer os antecedentes do trabalho do linho, e por traçar os diferentes eventos da história da atividade da indústria têxtil na região, desde a fundação da primeira fábrica moderna, em 1845, até aos desafios atuais.

Nesse sentido, o museu alberga maquinaria têxtil de vários períodos históricos, os quais permite grosso modo caraterizar o processo de transformação do algodão e produção do tecido. De igual modo e com a mesma finalidade, o museu possui uma vasta documentação histórica, escrita e gráfica, a qual resumida no essencial em painéis, pretende estabelecer a ponte entre a história da indústria têxtil e os seus percursos contemporâneos.

Quanto ao museu em si, enquanto espaço físico, ele encontra-se (há muito provisoriamente) instalado nas antigas instalações da Fabrica de Fiação e Tecelagem de Lá – Lanifícia do Outeiro, a qual havia sido fundada em 1920 na freguesia de São Julião do Calendário. É portanto nesta antiga fábrica, agora adaptada que funciona presentemente o museu da Industria Têxtil de Vila Nova de Famalicão. O espaço, pouco mexido na perspetiva urbanística e arquitetónica, alberga uma exposição permanente num espaço de cerca de 1200 m², dispõe de uma biblioteca temática especializada, serviço educativo, áreas para a realização de exposições temporárias, centro de estudo e documentação, e u centro de arquivos empresariais que procura no essencial recolher toda a

informação relacionada com o passado industrial das empresas e dos operários.

A concretização do museu em 1989 e mais recentemente do projeto “Património e Indústria no Vale do Ave – um passado com futuro”, que visa sobretudo criar uma rota patrimonial integrada, mais não foi que o concretizar de um sonho de longas décadas.

Com efeito, as primeiras intenções no concelho de Famalicão para que se criasse um museu industrial que refletisse o empenho e vontade empreendedora da região, remontam à longínqua década de 1930, mais concretamente ao ano de 1932. Por essa altura, Vasco de Carvalho, um historiador local, publicou na "Estrela do Minho" um pequeno artigo intitulado "O Museu", onde defende a urgência de se criar no concelho um museu que pudesse guardar os vários testemunhos da história local industrial.

Apesar de o seu artigo não referir abertamente o conceito de património industrial, dado a noção nessa altura não se colocar, Vasco de Carvalho tinha a consciência da necessidade de se preservar a memória e a identidade das gentes locais e das suas indústrias. A este respeito, importa referir que as preocupações de Vasco de Carvalho refletiam um conjunto significativo de mudanças, nomeadamente a introdução de novos sistemas mecânicos e em muitos casos a substituição da energia hidráulica pela elétrica. De resto, são estas mesmas preocupações que também se podem encontrar em Folhadela de Macedo, que no seu artigo para a “Estrela do Minho” defende a necessidade de se construir um museu da indústria têxtil dado haver um “Instinto destruidor” sobre o património industrial.

As referências mais específicas à criação de um museu para preservar, divulgar e perpetuar a história, a memória e a identidade do património industrial e das suas populações datam fundamentalmente da década de 1960. Com efeito, é nesta data que se começa a debater em

várias sessões da Assembleia Municipal a necessidade de se construir um museu. Lino Lima, um famalicense de grande relevo na altura, envia à Assembleia Municipal um pequeno artigo defendendo a criação no concelho de um museu têxtil. No entanto, seu texto viria a ser secundado pelo que escreveu Machado Ruivo, o qual foi amplamente apoiado na Assembleia Municipal.

Apesar da consciência da necessidade de se preservar a história, a memória e a identidade do período industrial da região, os apelos feitos por Lino Lima e Machado Ruivo, entre outros, não tiveram repercussões práticas imediatas. Só nos anos 80, altura em que as questões do património, e em particular do património industrial, se começaram a colocar no nosso país com maior vigor, é que o tema volta a ser abordado em Assembleia Municipal.

A iniciativa pertenceu uma vez mais a Lino Lima, que agora deputado da Assembleia Municipal interveio defendendo a urgência de se criar em Famalicão um museu têxtil. É neste contexto de resto que nascem algumas iniciativas assinaláveis como a realização de três "Campanhas Juvenis de Arqueologia Industrial" entre 1987 e 1989, as quais procuravam sensibilizar os jovens para a importância da necessidade de salvaguarda dos vestígios do início da industrialização do concelho. Estas campanhas foram promovidas pelos professores de História da Escola Secundária Camilo Castelo Branco, com o apoio dos Serviços Culturais da autarquia. Outra iniciativa a assinalar, na sequência desta, foi a criação na mesma altura do núcleo de Famalicão da ASPA (Associação para a Defesa, Estudo e Divulgação do Património Cultural e Natural).

Em mercê destas iniciativas e preocupações cada vez mais prementes com o património industrial, o qual vinha sendo destruído, em 1987 acaba por ser aprovada em reunião de Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão, uma proposta da autoria da Universidade do Minho

para a criação de um Museu cujo nome viria a ter o de “Museu da Indústria Têxtil da Bacia do Ave”. Esta proposta foi apresentada em simultâneo às várias autarquias do Vale do Ave e pretendia a assinatura de um protocolo de colaboração entre aquela Universidade e cada uma das Câmaras Municipais. A concretização desta proposta viria mais recentemente a materializar-se tão falada rota do património industrial do Vale do Ave.

A criação de uma rota patrimonial e o restauro e conservação de um exemplar industrial em cada concelho, como propõe o projeto “Património e Indústria no Vale do Ave – um passado com futuro”, resolve apenas uma parte dos problemas que gravitam em torno dos vazios urbanos de natureza industrial. Ora, esta questão remete-nos desde logo para uma outra abordagem e que tem a ver com o estado dos restantes vazios não intervencionados e qual o destino que se lhes pode dar.

Nos dias de hoje, a maioria das antigas fábricas têxteis de Famalicão, à semelhança das de quase todo o Vale do Ave, encontram-se fechadas. Por força de falências, falta de investimentos, deslocalização para novas áreas industriais, ou para economias emergentes onde os custos laborais são menores, por realização de processos de reorganização, ou investimentos em aquisição de maquinaria sofisticada que reduz a necessidade de grandes espaços fabris, o certo é que a maioria dos complexos industriais surgidos entre o último quartel do século XIX e o primeiro do século XX encontram-se encerrados, sem atividade e em vias de ruína.

Entre as várias fábricas industriais desse período, excetuando as pequenas, estas de cariz familiar, temos a considerar as seguintes situações de complexos industriais, sobretudo pela sua importância histórica, memória e espaço físico:

SAMPAIO & FERREIRA

ABANDONADA E EM RUINA ATENTADO À SAÚDE PÚBLICA

Fundada em 1896 por Narciso Ferreira, embora tivesse inicialmente a designação de fábrica de Fiação Tecidos e Tinturaria de Riba D`Ave . Esta foi a primeira fábrica algodoeira a emergir no concelho de V N de Famalicão dando início à sua atividade com 200 teares e uma estrutura produtiva verticalizada onde incorporava sectores de fiação, tecelagem e tinturaria. O dinamismo e empreendedorismo associados à figura deste empresário transpuseram o domínio económico e garantiram-lhe um forte reconhecimento social. Este prestígio social materializou-se na ocupação de cargos como o de Presidente da associação Comercial e Industrial de V n de Famalicão, como vereador e mais tarde Presidente do Município de V n Famalicão .

Com base no investimento diversificado, o carismático fundador torna-se também sócio de outras empresas e como experiência pioneira na produção de energia.

Como já tivemos a oportunidade de referir, esta fábrica teve inicialmente a designação de Fábrica de Fiação, Tecidos e Tinturaria de Riba d` Ave. Foi, em termos históricos, a primeira fábrica algodoeira a surgir no concelho de Vila de Famalicão, iniciando a sua atividade com cerca de 200 teares e dando emprego a perto de 1200 famalicenses.

Implantada junto das margens do rio Ave, para melhor poder aproveitar a energia hidráulica, indispensável ao acionamento das turbinas que faziam funcionar as máquinas, a Sampaio & Ferreira foi crescendo ao longo dos tempos, dando origem ao aparecimento de muitas outras empresas, que agregadas em si funcionavam como um grande grupo económico.

Fruto do ímpeto industrializador e de um espírito humanista, típico da época, nas suas imediações acabaram por surgir novos equipamentos urbanos, nomeadamente bairros de operários, hospital, escola, posto da guarda, mercado, teatro, quartel de bombeiros e estação de correios.



Figura nº 76 - Estado atual das antigas instalações da Sampaio & Ferreira
.Fonte: Foto do Autor



Figura nº 77 - Secção que se mantém em bom estado de conservação.
Fonte: Foto do Autor

Enfim, por tudo isto, a Sampaio & Ferreira constitui-se ao longo dos tempos como um dos marcos mais importantes da industrialização não só do Vale do Ave como de todo o país.

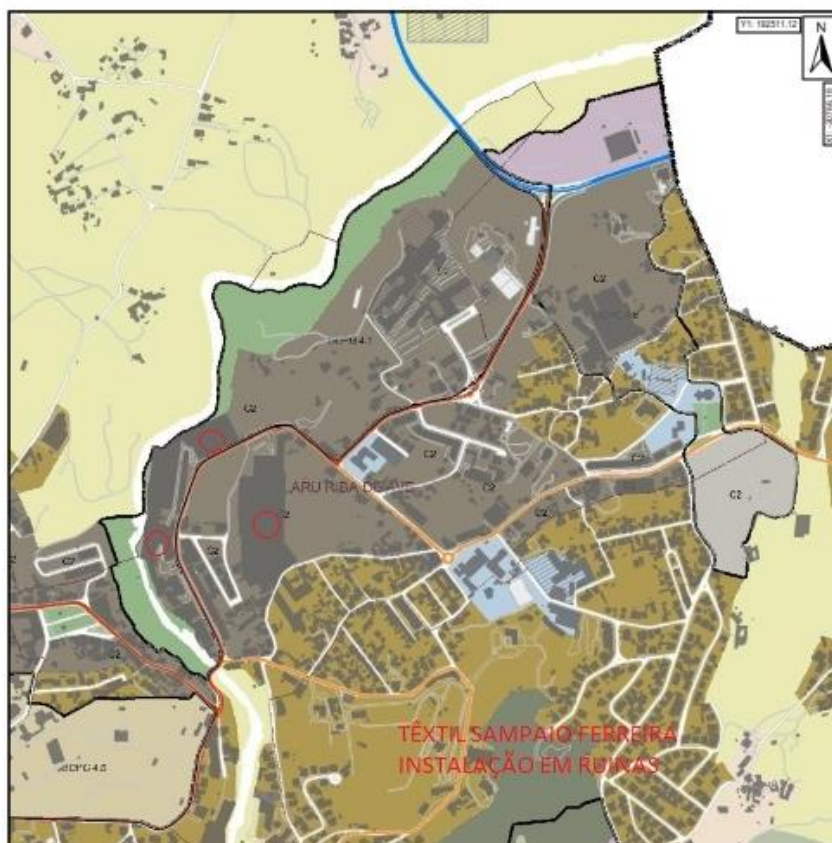
Boa parte das suas instalações apresenta-se hoje em estado devoluto, sendo visível no local o avanço de vegetação selvagem e a ruína de algumas coberturas. A única parte que se mantém intata é a que se encontra voltada para a estrada e que corresponde no essencial à entrada principal. Aí conservam-se intatos a velha chaminé industrial de pé alto construída com tijolo de burro, e o bloco onde funcionavam os serviços administrativos.

Esta área encontra-se hoje na posse da Segurança Social, na sequência do processo de insolvência que ditou a falência da Sampaio & Ferreira, e no mesmo funciona um espaço comercial, o “minipreço”.

Pela importância que tem a Sampaio & Ferreira na história da industrialização do concelho e da região, este complexo deveria ser quanto a nós contemplados no projeto da “Rota do Património Industrial do Vale do Ave”. Por tudo quanto representa a Sampaio & Ferreira, talvez seja este o local mais apropriado a instalação definitiva do Museu da Indústria Têxtil de Vila Nova de Famalicão.

Nos dias de hoje, a Sampaio & Ferreira já não é nada disto. Em concreto, as suas instalações constituem-se hoje como um marco na desindustrialização da região do Ave e do país, pois apesar da expansão, modernização e crescimento dos seus empreendimentos, não escapou à onda de greves de 1910 e a outras de menor visibilidade, embora tenha conseguido diminuir a conflitualidade através da sua presença física constantes na freguesia .

Todo este relato é fruto de investigação in loco com populares que trabalharam na empresa e ainda assistem ao arrastar de um espaço que outrora fora de riqueza .



Planta nº. 2 Sampaio & Ferreira, PDM – Espaço a preservar a função.
Fonte Município de V N Famalicão e Autor

Presentemente, o Município de V N Famalicão, sensível ao espaço que compreende esta indústria, localizado no centro da Vila de Riba D` Àve, com uma área aproximada de 40.000 m2 ladeado a sul pelo Rio Ave, torna o terreno num espaço potencial, não obstante no presente representar um não espaço ou um Vazio Industrial. Com efeito no PDM, conforme se anexa, esta área ficou condicionada para eventual futura recuperação ou demolição, mantendo-se a função.

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS DE DELÃES

ABANDONADA E EM RUINAS - ATENTADO À SAÚDE PÚBLICA



Planta nº 3-Fábrica de Fiação e Tecidos de Delães.

Fonte:

Camara Municipal e Autor



Figura nº 78 -Espaço das Antigas Instalações da Fábrica de Fiação e Tecidos de Delães.

Fonte Foto do Autor

Tal como a Sampaio & Ferreira também os espaços da antiga Fábrica de Fiação e Tecidos de Delães se encontram abandonados, obsoletos e desprovidos de qualquer funcionalidade no presente.

Desta empresa juntamente com a Sampaio Ferreira, partiram os responsáveis por novos empreendimentos como a Textil Elétrica em Caniços ; 1905, destinada à produção de cotim grosso (forras) e cobertores . O sucesso desta empresa impulsionou a criação de novas empresas satélites .

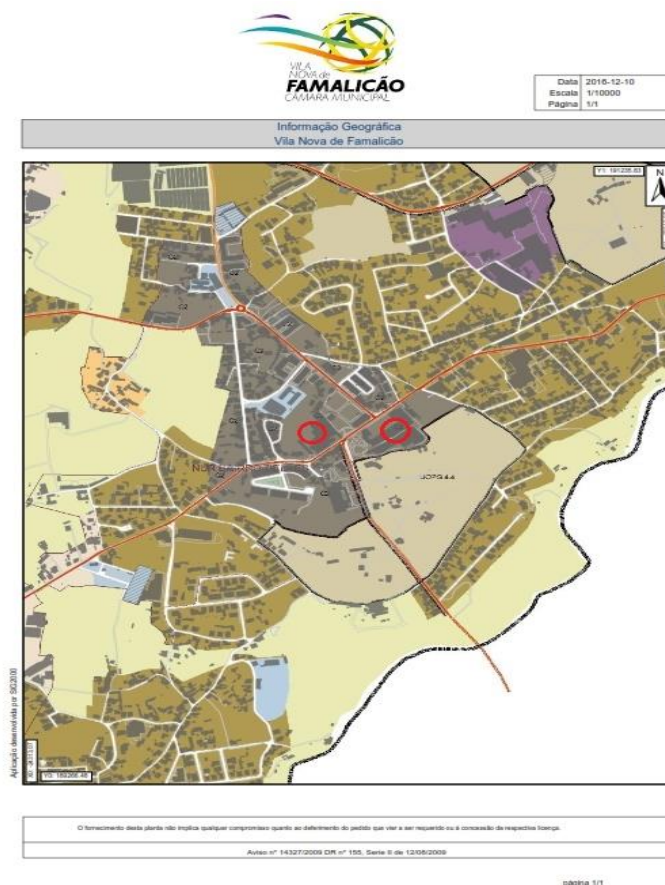
Tanto esta empresa como a anterior são atravessadas pela Estrada Nacional n.º 310, que liga Caniços ; extremo de V N Famalicão à Póvoa de Lanhoso, vedando com o muro das fábricas, construídos em granito

Os passeios e margens da referida Estrada Nacional, com separador ao centro davam um aspeto de alameda reconfigurada e dotada de novos equipamentos no seu percurso, desde Mercados, Cine Teatro, Farmácias, Cafés, Restaurantes.

Apesar do avanço de alguma vegetação intrusiva e selvagem, as suas instalações encontram-se ainda num bom estado de conservação, e podem ser reconvertidas para outros fins.

Sendo uma das mais antigas fábricas têxteis do concelho de Vila Nova de Famalicão, e representando, tal como a Sampaio & Ferreira, um marco de vulto no processo de industrialização da região e do país, este antigo complexo industrial, à semelhança dos casos que estudamos e que reportamos anteriormente, pode muito bem ser aproveitado e reconvertido para outros fins.

Não sendo possível musealizar todos os equipamentos e fábricas do período industrial, do nosso ponto de vista, aproveitando o bom estado de conservação do edificado é perfeitamente possível criar-se aí novas valências, nomeadamente um nicho comercial ou uma incubadora para o florescimento de pequenos negócios e empresas. Desta forma, quanto a nós, manter-se-ia viva a memória identitária e histórica destas instalações.



Planta nº 4- Fábrica de Fiação e Tecidos de Delães. PDM – Espaço a preservar a função.
 Fonte:
 C. M. Famalicão e Autor

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS RIOPELE

RECUPERAÇÃO E REVITALIZAÇÃO DE VAZIO INDUSTRIAL

A Fábrica de Fiação e Tecelagem Rio Pele foi fundada pela família José Dias Oliveira, em 1927 na freguesia de Pousada de Saramagos, tendo começado por ser uma pequena unidade de tecelagem de algodão instalada num velho moinho.

Mais tarde, por volta de 1933 a sua produção é transferida para uma unidade fabril criada de raiz junto à estrada nacional n.º 206.

Por estes factos, a Rio Pele é uma das mais antigas e conceituadas empresas têxtil da região e como tal constitui-se por si própria como um dos marcos fundamentais para a compreensão da história da industrialização do concelho. Como todas as indústrias no período de crise, viu-se em riscos de encerrar. Com apoio estatal, contra entrega de garantias familiares, foi-se desenvolvendo e crescendo, sendo hoje uma das maiores indústrias europeias.

A Riopele possui atualmente quatro unidades fabris, todas na indicada freguesia de Pousada de Saramagos, empregando mais de dois mil funcionários diretos e mais outros dois mil de forma indireta. Possui além das linhas de produção, uma nova vertente, embora ligada à função, em parceria com o município de Vila nova de Famalicão, que em conjunto implementaram um Centro de Formação para mão-de-obra especializada.

Como se pode observar, a Riopele é uma das mais antigas empresas têxteis portuguesas. Possui vasta experiência na composição de tecidos, distinguindo-se como líder mundial na criação e produção de tecidos de moda e alta costura.



Figura nº 79- Fábrica de Fiação e Tecelagem Rio Pele

Fonte: Foto do Autor

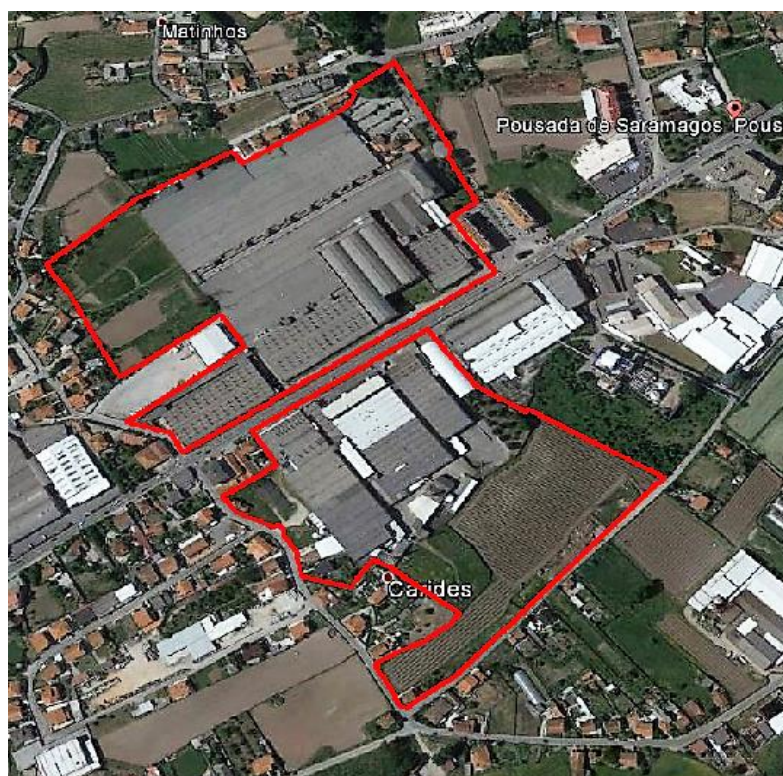
O Município tendo conhecimento da existência de cerca de 8 mil empresas no concelho e a maior parte delas sem mão de obra especializada, encetou com a referida Riopelle, pelas condições que esta oferece uma ação denominada “ Famalicão Made In “ . O objetivo prende-se com a formação de mão de obra especializada e apoio a empresas do ramo que eventualmente necessite.

O Grupo Riopelle tem ainda estabelecidas parcerias com centros tecnológicos, com universidades e com outras organizações para incrementar a inovação do processo e do produto através da participação em projetos de investigação, como o projeto Nano Smart e o R4Textiles, dedicados a estudar a nanotecnologia de fios e o segundo a promover comercialização com formação antecipada.

Garantindo o futuro, quer da empresa, quer dos seus milhares de trabalhadores, que são fonte de desenvolvimento local, o Grupo Riopelle em 2015 facturou 1.577.767.979,30 Euros , possuindo um total de 4.299 colaboradores diretos. Estes dados foram obtidos através da

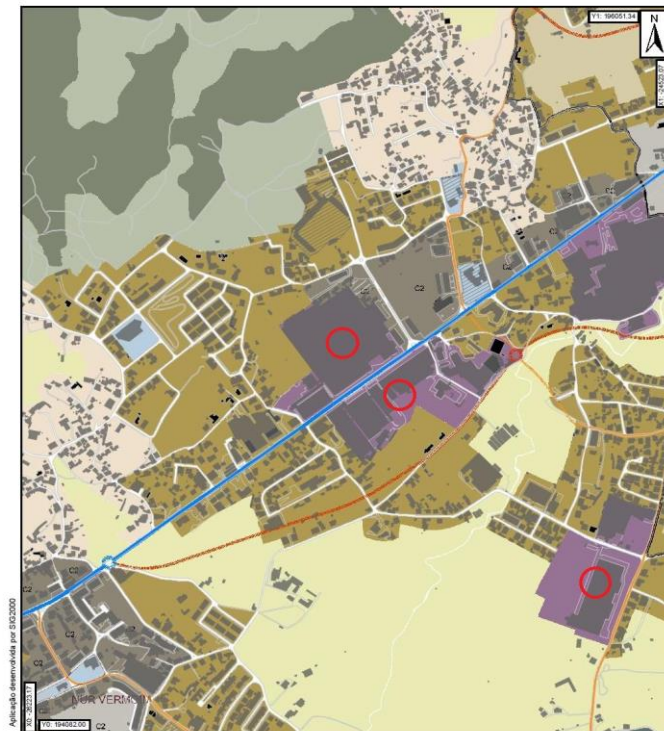
entrevista ocorrida com chefe de contabilidade Vitor Pinto , com o Autor.

De uma pequena empresa familiar, a Rio Pele foi ao longo dos tempos evoluindo para uma organização em grande escala, integrando verticalmente todas as áreas da fiação, da tecelagem, da tinturaria e dos acabamentos. Nos dias de hoje, esta empresa é uma das poucas antigas que se encontra ainda em funcionamento, constituindo-se como um caso de enorme sucesso, sendo referência nacional e internacional no setor.



Planta nº 5- Planta de implantação da Fábrica de tecidos Rio Pele.

Fonte: Camara Municipal e Autor



O fornecimento desta planta não implica qualquer compromisso quanto ao deferimento do pedido que vier a ser requerido ou à concessão da respectiva licença.

Aviso nº 14327/2009 DR nº 155, Série II de 1209/2009

página 1/1

Entende-se que deve ser salientado o facto de ser esta empresa que confeciona os tecidos não só para todos os costureiros franceses, mas também para as forças armadas de diversos países, europeus e africanos.

Com acesso pela E.N. 206, que confina diretamente, é hoje uma indústria de ponta, tendo com incentivos Europeus reformulado totalmente quer o edifício quer as máquinas que dispõem agora de alta tecnologia, permitindo uma evolução positiva nos sectores dos tecidos e vestuário; fiação, tinturaria, acabamentos e confeção.

Em segunda entrevista, esta com o Chairman comendador José Alexandre Oliveira, este afirmou que a Riopele centra a sua atividade na criação e na produção de colecções de tecidos de valor acrescentado, estando orientada para a satisfação atempada das necessidades do mercado, desde 1927, bem como a responsabilidade social da empresa incide, igualmente, no apoio a instituições e no incentivo ao empreendedorismo está instalada na Riopele a primeira incubadora de empresas em Portugal que funciona em contexto industrial ativo.

BARRAGEM DE BAIRRO – RIO AVE

MINI HIDRICA – ABANDONADA MAS PRESERVADA

A designação central mini-hídrica generalizou-se em Portugal para designar os aproveitamentos hidroeléctricos de potência inferior a 10 MW. Este limite é geralmente usado internacionalmente como fronteira de separação entre as pequenas e as grandes centrais hidroeléctricas. As primeiras, devido ao seu impacto ambiental diminuto, são consideradas centrais renováveis; as segundas, embora usem um recurso renovável, produzem efeitos não desprezáveis sobre o ambiente, pelo que a sua classificação como centrais renováveis é problemática.

Outra classificação diz respeito à existência ou não de capacidade de armazenamento. As centrais a fio de água não têm capacidade de regularizar o caudal, pelo que o caudal utilizável é o caudal instantâneo do rio. Ao contrário, as centrais com regularização possuem uma albufeira que lhes permite adaptar o caudal afluente. As CMH são, regra geral, centrais a fio de água.



Figura nº 80 - Mini Barragem do Bairro.

Fonte: Foto do Autor

Entre os finais do século XIX e os princípios do século XX, instalaram-se muitas centrais hidroeléctricas com potências compreendidas entre algumas dezenas e poucos milhares de quilowatts, precisamente o domínio de potências que hoje levaria a classificá-las como pequenas centrais hidroeléctricas, ou, na linguagem corrente, centrais mini-hídricas (CMH).

O contexto histórico desta pequena mini hídrica, enquadra-se no contexto acima referido e insere-se sobretudo na visão e política do grupo Sampaio & Ferreira, que nos inícios do século XX procurou adaptar as suas empresas às novas fontes de energia que entretanto estavam a surgir.

Trata-se por isso, do nosso ponto de vista, de um exemplar histórico que merece ser conservado, tanto mais que as suas reais origens remontam a 1845.

No que respeita à barragem em si, todo o seu edificado encontra-se em bom estado de conservação. Além do edifício, que está bem preservado, há salientar a manutenção do açude que represava as águas do Ave, bem como o respetivo canal que as desviava até às turbinas, que acionadas faziam funcionar os geradores produtores de energia elétrica.

Pelo seu estado de conservação, pela história que sobre si recai e pela memória que representa no espírito inovador e modernizador da indústria têxtil do concelho, do nosso ponto de vista este espaço não só deveria ser conservado como reconvertido em museu da energia elétrica e inserido na “Rota do Património Industrial”.

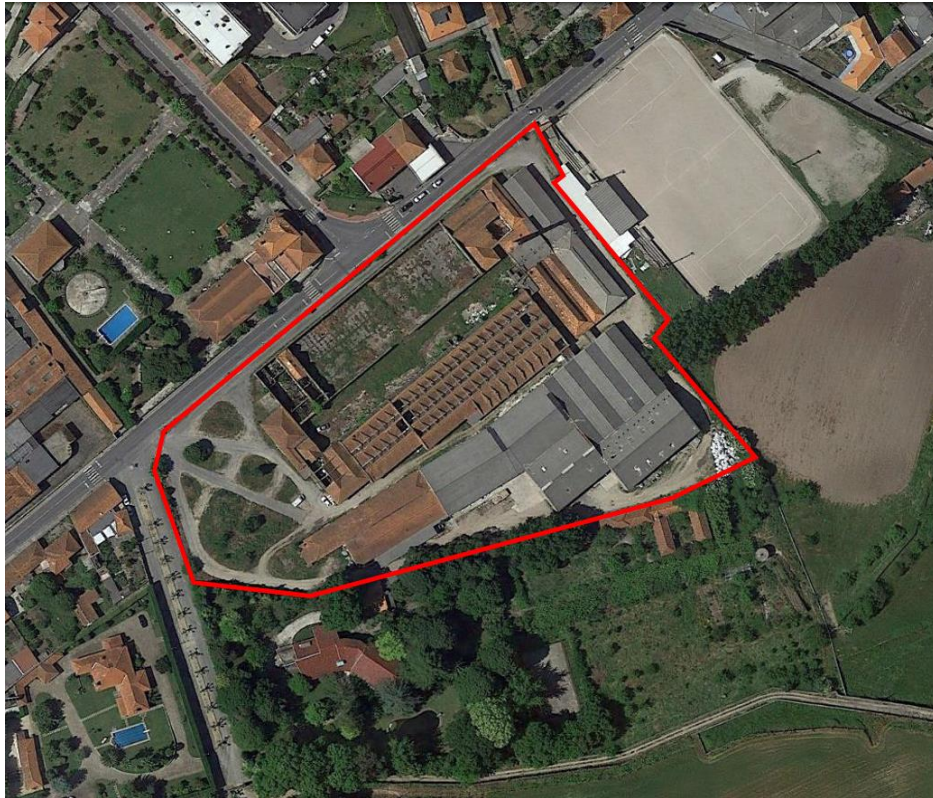
FÁBRICA DE SEDAS IBIS

ABANDONADA E EM RUINAS

A Fábrica Sedas IBIS, antiga Correia & C.^a LDA foi fundada em moldes industriais em 1960 e constitui-se como uma das mais unidades fabris de produto nobre da Euroa .

Situada a 12km da sede do concelho de Vila Nova de Famalicão, e a 2 Km de Riba D’ave, delimitada geograficamente pelos montes de São Miguel e da Cerqueda, encontramos a freguesia de Delães.

Delães é uma freguesia do Minho da Comarca e concelho de Vila Nova de Famalicão, distrito e arquidiocese de Braga. Mas nem sempre pertenceu a comarca de Vila Nova de Famalicão. Em 1839 aparece na comarca de Barcelos e só em 1852 insere-se na de Vila Nova de Famalicão.



Planta nº 7- Fábrica Sedas IBIS.
Fonte: www.googlemaps e Autor

Esta freguesia terá fortes tradições históricas, relacionadas: com os primeiros séculos da Nacionalidade. Mas o povoamento de Delães é muito anterior à chegada dos primeiros povos, que não praticavam a agricultura e apenas se dedicavam à recollecção de plantas e frutos.

A cultura castreja também teve forte implantação em Delães. Uma população pobre que habitava em toscas casas, construídas em pedra e cobertas de colmo ou ramos de arvores, dedicava-se a pastorícia e a uma agricultura incipiente.

Esta belíssima terra tem como fronteira as freguesias de Bairro, São Simão de Novais, Carreira, Ruivães e Oliveira de São Mateus.

O espaço geográfico que atualmente corresponde a Delães foi povoado por povos nómadas (não se dedicavam à agricultura, colhiam o que a natureza oferecia). Pelos trabalhos arqueológicos já realizados,

a freguesia registou presença humana desde a Idade do Ferro, embora dados reconheçam que essa presença remonte ainda à Idade do Bronze.

Segundo registos na Junta de Freguesia, na sua toponímia diz-se que no princípio da fundação da freguesia, o povo teria denominado esta região por «Divino Salvador Dallém D Ave», que depois se teria chamado «Dallém D Ave», mais tarde «Dallêns» e hoje Delães. Só a partir do Século XIII é que aparece em documentos escrita e sob diversas variantes da actual designação: «Alães», «Dailanes», «Dalões», «Deelãees», «Deelaes», «Elaes», «Delaens» e «Delains». Nas inquirições de 1220 era citada com o nome de «Sancti Salvatoris de Elaes».

A sua importância não se ficou no entanto pela vertente regional, já que a mesma adquiriu grande relevância no panorama industrial português por ser precisamente a única a dedicar-se exclusivamente à produção de sedas.

Este conjunto de pavilhões agora abandonados está localizada na denominada “ Quinta das Aves “ pelo facto de nos terrenos integrantes albergar um múltiplo número de aves, sempre bem tratadas, como faisões, canários, aves exóticas como catarras ou papagaios e ainda de entre muitos outros, mais de cinquenta espécies de galinhas

Propriedade do Sr. Comendador Albino Marques, dada a complexidade destes espaços, este fez com que cada rua interior fosse identificada por um nome alusivo ao local e aos povos da região .

Tal como os demais casos, a Fábrica Sedas IBIS, na sequência de um contexto desindustrializado nacional e internacional, acabou por encerrar a sua atividade na década de oitenta do século passado

.



Figura nº 81 - Fábrica Sedas IBIS .

Fonte: Foto do Autor

As suas instalações ainda se conservam mais ou menos intactas, sendo de relevar a manutenção da torre centra e da antiga chaminé, a qual apresenta características próprias do período industrial.

Tendo em conta a importância que representou em termos industriais e económicos para a região do Vale do Ave e mais especificamente para o concelho de Vila Nova de Famalicão, será uma enorme perda deixar-se desmoronar todo este antigo complexo industrial. Por este facto, o que se sugere para aqui é a sua reconversão.

Apesar de não acompanhar os primeiros momentos industrializadores, como acontece por exemplo com a Sampaio & Ferreira, a Fábrica de Fiação e Tecidos de Delães ou a de Santo Thyrsó, esta fábrica tem a sua história e o seu edificado constitui a parte material dela, lembrando a história nobre da freguesia de Delães e talvez por essa nobreza, daí a produção de sedas.

A Fábrica de Sedas “ Ibis “ sempre foi considerada um espaço singular na freguesia de Delães, onde se insere, como dito, e marcou uma geração desta freguesia, bem como as memórias de todos os que conheceram tempos áureos destes espaços.

De ressaltar fica o registo de mais um local que trouxe muitos trabalhadores, de localidades diversas e com tradições características, como se não fossem operários especializados em trabalhar as sedas, tecidos altamente delicados e quase expressamente produzidos para o norte de Africa e Arábia, onde ainda hoje marcam uma identidade e uma cultura.

CRISPIM ALVES

RECUPERADA

MAS CONDENADO A FUTURO VAZIO INDUSTRIAL

Esta empresa relativamente moderna, que no tipo de construção e acabamento, quer no equipamento de maquinaria, financiados pela União Europeia , não conseguiu cumprir as premissas do contrato dos fundos europeus , estando já há anos a aguardar seu destino, que se prevê o juntar muitas outras empresas existentes com situações idênticas.

Neste tipo de financiamento, para quem não cumpra o pré estipulado não existe segunda oportunidade, as sanções são gravíssimas e têm-se verificado no Distrito e por todo o país , com aplicação de penas graves e o arresto de todos os bens, inclusive dos familiares diretos .



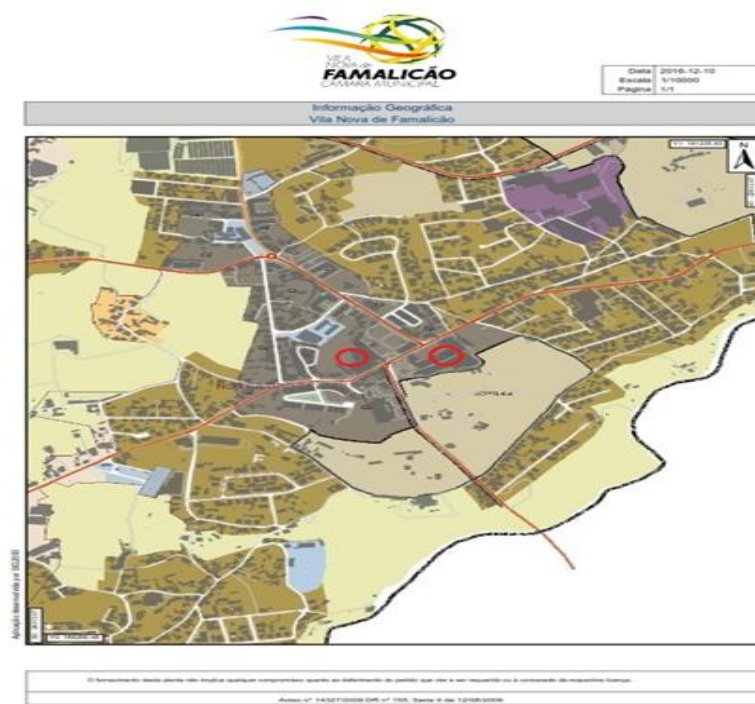
Figura nº 82 -Fábrica Crispim Alves.
Fonte: Foto do Autor

Possui um bom potencial, pois está inserida entre V N Famalicão, Guimarães, Vizela e Santo Tirso, que como já debatido, são Concelhos com forte impacto na economia de têxteis, pois sobeberbam o Rio Ave e estão repletos de mão-de-obra facilitada pelas boas acessibilidades e espaços diversos para os trabalhadores, como de desporto e lazer.

À margem de qualquer outra hipotética intervenção, também esta área no PDM; Plano Diretor Municipal, está classificada como área de reserva industrial, logo, vedado qualquer planeamento urbano, que não seja de carater industrial. Este Plano ; PDM tem já mais de trinta anos e o novo entrado em vigor recentemente vem apertar bastante as classificações iniciais , não se fica a saber se bem ou mal, mas o facto é que está para complicar a alteração do uso do solo .

Planta nº8- Planta de Implantação da Fábrica Círsipim Abreu.

Fonte: www.googlecrispimabreu e Autor



Planta nº8-PDM – Preservação do Espaço Industrial.

Fonte: Município de V. N. de Famalicão e Autor

Está implantada no extremo poente da Vila de Riba D'Àve, com serventias rodoviária e pedonal recentemente concretizados pelo Município, sendo esta estrutura fundamental, chegando a alterar o comportamento da sociedade, transportando-a para um patamar de nível. Tentou substituir à época as fábricas extintas da Delfim Ferreira e Ferreira e Oliveira. Riba D' Ave, como já dito é caracterizada por uma Vila de esquerda e com bastante força sindical.

O sucedido às empresas anteriormente explanadas, aconteceu também à Crispim Abreu que não obstante ter usufruído de suporte financeiro europeu não suportou as pressões exteriores de quem não estava interessado em desenvolver e crescer mas sim, destruir, uma forma de política. O sucedido às empresas anteriormente explanadas, aconteceu também à Crispim Abreu que não obstante ter usufruído de suporte indispensável a discussão.

De uma forma geral, o Município de V N Famalicão, sensível à falta de empreendedorismo, manteve todas as manchas de território adjacentes às indústrias, como terrenos ou edificados reservados a esse fim, não podendo como tal ser alterado a classificação; função industrial. Os espaços compreendidos entre os leitos quer dos rios ou de qualquer linha de água passaram a ser considerados como reserva ecológica, conferindo uma valia natural ao local e um maior equilíbrio ao ambiente, contemplando-se a sustentabilidade numa óptica ecológica, agradecendo a natureza.

O futuro que se avizinha poderá passar por se transformar em mais um futuro vazio industrial a caminho da ruína. Contudo se a economia se for transformando, poderá ser novamente revitalizada através de injeção de capital num novo quadro empresarial com mostra dinâmica, factor esse que de forma gradual e sóbria, se tem vindo a verificar no país e na região do Vale do Ave sobretudo. A União Europeia tem vindo a apoiar projetos Inter comunitários, mas dada a má fama que Portugal tem vindo a angariar neste tipo de projetos, onde os empresários sacam milhões de Euros e ficam com os mesmos para seu proveito, não cumprindo como tal as pré condições estabelecidas , vindo dentro de dois a três anos serem fiscalizados e verificarem que nada ou quase nada foi investido e a consequência é a prisão e o arresto de todos os bens . Contudo so Industriais ao saberem de tal feito colocam os bens em nome de terceiros e o capital em companhias Off Shor e os Euros para lá ficarão até as águas se acalmarem e é mais um projeto de investimento falido .

TMG. TEXTIL MANUEL GONÇALVES

CASO DE SUCESSO NACIONAL

Esta indústria é servida pela Estrada Nacional n.º 310 que liga V N Famalicão a Braga, distando cerca de 10 Km de cada cidade Famalicão e outros 10 Km da cidade de Braga.

Implantada no centro da freguesia de Vale S. Cosme, onde predominam empresas satélites dependentes.

Vale S. Cosme é também uma freguesia com alguma agricultura, permitindo aos funcionários da empresa, que trabalham por turnos (em horas, das 6 às 14, das 14 às 22 e das 22 às 6), articular ambas as atividades. Com esta articulação os habitantes e trabalhadores locais complementam os seus rendimentos. Com algum conforto, o resultado é um ambiente e clima de trabalho bem-sucedido acabando por se tornar uma mais valia recheada com qualidades,

O grupo denominado por “ T M G “ que é detida por uma das famílias mais ricas de Portugal, vai, segundo entrevista ao Dr. Fernando Gonçalves, CEO da TMG , investir cerca de 72,5 milhões de Euros nas suas instalações industriais e criar mais de 1500 postos de trabalho, voltando a ganhar a pujança Industrial com um grande investimento.

É um dos maiores grupos económicos do país regressando de forma relevante e significativa ao concelho onde tem fortes raízes .



Figura nº 83 -Têxtil Manuel Gonçalves- PDM – Preservação do Espaço.

Fonte: Foto do Autor

Fundada em 1937, é hoje o grupo têxtil que assume liderança no mercado nacional, beneficiando de 80 anos de experiência, respondendo às mais exigentes espetativas de mercado com versatilidade e inovação, através de uma excelente performance produtiva e da flexibilidade da estrutura industrial.

Em entrevista com o neto do fundador ; Manuel Gonçalves, da Empresa TMG ; Têxteis Manuel Gonçalves, Homónimo, este afirma “Estamos a assistir ao regresso a Portugal de marcas importantes como a Lacoste, Gant ou Celio”, impulsionada pelo regresso ao fornecimento de proximidade”. Manuel Gonçalves explica as duas diferentes velocidades a que o grupo cresce, por estar apoiado em dois segmentos da ITV tão diversos como o dr. Jekyll e o Mr Hyde – os têxteis técnicos (TMG Automotive) e a moda. “De um lado, temos a indústria



Planta nº 9- Planta de implantação da fábrica TMG.

Fonte:

www.googlemaps21-02-2016 – 15 h e Autor

automóvel, ultra-estruturada e organizada, um negócio estável em que se pode fazer previsões com três anos de avanço. Do outro, temos uma indústria de moda impulsiva e de negócios em que não se pode fazer planos a mais de três meses”,

É filosofia do seu fundador, ancorada na inseparada Tecnologia e Qualidade, deu lugar ao investimento sistemático no parque das máquinas e controlo de gestão.

Decidir com visão, otimizar recursos, procurar novas plataformas de comunicação, actualizar tecnologias e processos de produção, com respeito pela natureza e pelo local, bem como desde diversificar os produtos , até novos projetos em outras áreas, são o espírito empreendedor da nova geração, que como se verifica

estão no ramo automóvel na parte do revestimento interior; tecidos, napas e peles sintéticas e no ramo da aviação, sendo proprietários da Companhia Air Portugal e da Heli Portugal .

ABEL ALVES FIGUEIREDO E FILHOS, LDA

ABANDONADA E EM RUINAS

A informação que versa a história desta empresa obteve-se a partir de uma entrevista que fizemos com o filho do empresário nas instalações, já em ruína e com início, embora muito lento, de recuperação. Este com muito entusiasmo passou a descrever quer o início, a ascensão, o apogeu e a queda desta unidade fabril, do qual se passa a resumir o essencial da informação.

A empresa dedicava-se a Fiação e Tecelagem, sendo criada em 10 de Junho de 1936. O seu fundador, seu pai, de nome “ Abel Alves de Figueiredo “ era natural de Carregal do Sal e como interessado nos têxteis, veio estabelecer-se em Santo Tirso, na freguesia de Santa Cristina do Couto, no lugar de Tarrio, agora Avenida com seu nome – Abel Alves de Figueiredo n.º 1202, possuindo uma boa acessibilidade, Estrada Nacional, e com a cidade de Santo Tirso a 2 Km de distância.

Fez sociedade com o seu cunhado, vindo ascendendo a produção, que seu auge atingiu os 40.000,00 metros de tecido por dia, Chegou a ter um total de 400 empregados.

A convulsão social nunca deu de si e os problemas nos têxteis foram os primeiros a serem atingidos, sendo aqueles que mais operários possuíam e a esquerda fortemente implantada no Vale do Ave lutava pelas melhorias sociais dos trabalhadores.

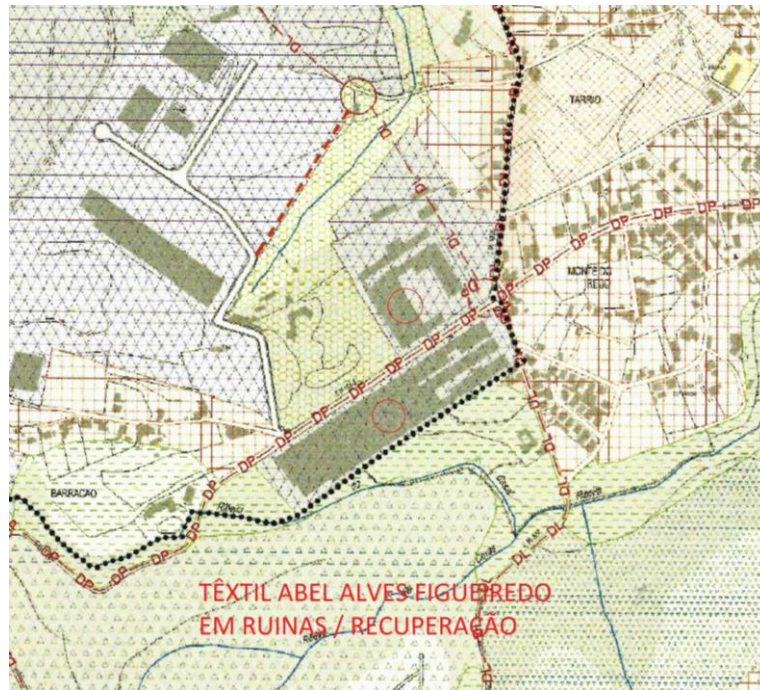
São factos concretos que onde se infiltra a esquerda a empresa começa a perder produção, aumenta a repressão sobre o patronato, o tempo vai-se passando com muito sacrifício de todos e Portugal entra



Planta nº10-Planta de implantação da fábrica Abel Alves Figueiredo.
Fonte:www.googlemaps 16/06/2012 – 12h e Autor

Dada a grandiosidade e área de indústria não obstante disponível, criou uma enorme oficina de serralharia e passou a produzir maquinarias para a sua própria indústria, alargando-se posteriormente a fornecer e a montar máquinas industriais para terceiros, montando várias tecelagens e fiações, quer em Portugal, quer no estrangeiro.

Mais tarde, acontece em Portugal o 25 de Abril, onde o Estado Novo é deposto e as Forças Armadas tomam conta do poder até a sociedade civil se organizar politicamente, o que aconteceu em 1975 (conhecimento próprio) com as primeiras eleições livres.



Planta nº 11-Abel Alves Figueiredo – Recuperação.

Fonte: Município de V N de Famalicão e Autoria própria

na Comunidade Económica Europeia (CEE), e são criados fundos para as empresas se reabilitarem e eliminarem os problemas, estando ao dispor fundos comunitários.

A pouco e pouco a empresa começa a restabelecer-se e então aparece o Euro e a globalização e esta empresa, como outras adjacentes ao Vale do Ave, não estando preparadas, por culpa das pressões constantes dos sindicatos de esquerda instalados. Na sequência disto, aparecem dois credores que pedem a insolvência da empresa, e então os trabalhadores barricam-se no interior das instalações e não consentem que as máquinas enormes e altamente tecnológicas sejam retiradas.

Ao mesmo tempo, entra o Provedor de Justiça e tenta acalmar a situação, devido às cargas policiais que ocorriam constantemente sobre os trabalhadores ocupantes, chegando à comunicação social,

jornais e Televisão, afirmando o comando da Polícia de Segurança Pública (PSP) que não tinha condições, chegando a reunir-se com a comissão de trabalhadores que ouviam os trabalhadores.

O Governo cria um inquérito, Proc. N.º 38 / A / 96, querendo saber a dificuldade policial em cumprir a ordem do processo entrado em Santo Tirso em 28 de Setembro de 1995, no qual se deprecava a apreensão imediata do equipamento.

A 22 de Fevereiro de 1996, sendo inquestionável, a polícia reforçada, excedeu os deveres de contenção nas cargas policiais descontroladas, trabalhadores e polícias no hospital e remoção das máquinas arrestada do espaço industrial e entrega aos credores, não obstante o eco ocorrido pela comunicação social em direto, sendo posteriormente esta ter sido alvo de inquérito, apurando-se a fraca formação dos seus quadros e a falta de consciencialização dos operacionais, dentro do quadro democrático que se vivia.

Na Assembleia da República o então Deputado José Calçada (PCP) entregou um Requerimento que está transcrito no Diário da República II Série B Número 13, onde lamenta a situação vivida no Vale do Ave. As empresas têm encomendas e o Governo não se preocupa em as reabilitar, verificando-se que o caso do Abel Alves de Figueiredo veio a repetir-se por muitas outras empresas do Vale do Ave.

Assim, fruto da conjuntura política e social esta empresa, como tantas outras no Vale do Ave, viram os seus dias contados e os trabalhadores arremessados para o desemprego, aumentando o fosso social, a degradação familiar e ambiental, recorrendo-se à emigração. O edificado, esse, como se referiu logo no início, ficou ao abandono, apoderando-se dele a ruína.

6. 6 Conclusões Preliminares

Sabemos hoje que a noção e conceito de Património Cultural são recentes. Graças ao contributo de alguns especialistas, que estudaram com profundidade o tema. Sabe-se que o Património enquanto conceito e prática, é uma invenção do Homem Contemporâneo.

A primeira vez em que o conceito de Património foi esboçado ocorreu entre os finais do século XIX e a primeira metade de XX. A segunda surge fundamentalmente no pós-guerra e, em certa medida, é aquele que hoje se encontra em vigor. A diferença entre estes dois períodos reside no facto de no primeiro ter sido utilizado para legitimar o Nacionalismo e os Estados-Nação, e na segunda o Turismo. Em qualquer dos casos, tanto num como noutro o conceito de Património apoiou-se em fundamentos científicos.

Em geral, as disciplinas mais próximas do conceito de Património Cultural são aquelas que fundamentalmente se debruçam sobre o estudo do passado. Entre elas evidenciam-se sobretudo os estudos etnográficos, que se debruçam sobre as tradições, os estudos de História, que com a sua narrativa o “reconstrói”, e a Arqueologia, que com o seu método põe a descoberto estruturas ancestrais e as fundamenta. Em suma, quando nos referimos ao Património Cultural, referimo-nos a um conjunto de tradições, de histórias e de monumentos, sendo que todo este conjunto se fundamenta numa ligação que teve ou tem com o passado. A ideia da necessidade da sua preservação advém do facto de à noção de Património Cultural se associar o conceito de Herança, este fundamentalmente entendido como um “bem” deixado pelas gerações passadas e que as atuais devem proteger o futuro .

Enfim, dentro daquilo que entendemos como Património Cultural, pode dizer-se que existem certos valores que o legitimam.

Entre eles, do nosso ponto de vista, a antiguidade, a tradição e a estrutura. Se estes valores não estiverem presentes então não estaremos na presença de Património.

No caso de Vila Nova de Famalicão e no do Vale do Ave, no que respeita aos vazios industriais julgamos que estes valores existem. Por essa razão, como se viu ao longo do nosso trabalho de investigação, dedicamos particular atenção ao processo histórico, o qual fundamenta a nossa visão sobre os vazios industriais na região. Para nós portanto os vazios industriais do Vale do Ave e de forma mais particular os de Vila Nova de Famalicão são Património Cultural, pelo que os mesmos devem ser acautelados, estudados, divulgados e preservados.

No que respeita à tradição, como se explanou, a indústria têxtil, sobretudo a algodoeira colheu os benefícios de um saber ancestral, em pelo menos um milénio de existência. Referimo-nos, como se teve a oportunidade de dizer em tempo oportuno, à cultura e amanho do linho. Esta cultura surge já documentada em documentos medievais e a sua prática perdurou, juntamente com a atividade agrícola, até aos finais do século XIX.

Do ponto de vista histórico, a implantação da indústria, segundo os cânones da Revolução Industrial, ocorreu fundamentalmente nos finais do século XIX. A instalação da indústria na região ocorreu num contexto de crise económica, tendo as empresas sediadas na cidade do Porto deslocando-se para o Vale do Ave. As razões desta deslocalização são simples e fáceis de explicar. Na cidade do Porto havia falta de espaço para o desenvolvimento da produção industrial, e no Vale do Ave, além de espaço abundante havia toda uma população “especializada” no setor têxtil, dado o saber acumulado secular na produção do linho. A estas duas razões, acresceu ainda na época uma outra, no caso vertente a existência de uma mão-de-obra mais barata do que aquela que havia na cidade do Porto. A tudo isto, fruto do esforço industrializador português, junta-se ainda a abertura de novas estradas no

Vale do Ave, e a construção do caminho-de-ferro. Paralelamente a tudo isto, acresce ainda um outro motivo. A abundância de água. Todo o Vale do Ave compreende uma densa bacia hidrográfica constituída por linhas de água, regatos, ribeiros e pequenos rios, os quais desaguam no rio Vizela e no rio Ave. Portanto, por aqui havia excelentes meios para alimentar as máquinas a vapor das fábricas que se foram instalando. De resto, não é por acaso que as fábricas têxteis deste período se fixaram precisamente junto das margens das linhas de água.

Do ponto de vista arqueológico, os edifícios industriais são relevantes. Tanto os antigos como os mais recentes, de acordo com a noção de Património Industrial são bens culturais representativos de uma época – o período industrial. Por este facto, o estudo particular das suas estruturas e máquinas impõe-se. De igual modo, também se impõe o estudo etnográfico, a respeito por exemplo das práticas e hábitos de trabalho, os quais, como tudo o resto, encontra-se em risco de desaparecer, dado o fenómeno de desindustrialização que hoje se conhece. As industriais do Vale do Ave marcam portanto uma época, cujos valores e memórias devem ser preservados. A questão no entanto que se coloca é como. Atendendo aos casos nacionais e internacionais que tivemos o cuidado de levantar e estudar com minúcia, várias são as soluções que se podem encontrar de modo a enquadrá-las numa política profícua de Regeneração Urbana capaz de solucionar os problemas suscitados pelo declínio da atividade industrial. À primeira vista, tendo em consideração o valor que damos ao Património Cultural e Industrial, as manifestações de cultura parecem ser uma das soluções que mais se evidenciam. De resto, em Famalicão e no Vale do Ave em geral, esta parece ter sido a política seguida, encontrando-se presentemente em execução um projeto temático de criação de uma rota do Património Industrial alancorado na criação de uma rede de museus instalados em algumas unidades fabris.

Apesar do passo dado, o qual diga-se se nos parece inovador e verdadeiramente defensor do Património na região, preservando e

deixando para as gerações futuras os valores de uma época que se encontra em decadência, a verdade é que muito está ainda por fazer. Em concreto, a defesa do Património Industrial da região incidiu apenas em algumas unidades fabris. E as outras? Deverão ser deixadas ao abandono? Deveremos deixa-las em ruína? Destruí-las pura e simplesmente juntamente com os valores e as memórias que preconizam?

Do nosso ponto de vista não. Tendo em conta as soluções nacionais e internacionais estudadas, julgamos ser possível preservar a identidade desses espaços não contemplados pela Rota do Património Industrial, até porque alguns deles não só são deveras antigos, como são emblemáticos na região. O que fazer então? Que soluções encontrar?

A defesa do Património Industrial não tem de passar necessariamente pela musealização do espaço. Existem hoje soluções eficientes que permitem manter a identidade do espaço e simultaneamente dar uma nova dinâmica a esses espaços. Em concreto, tendo em conta das experiências conhecidas, é possível transformar os antigos espaços industriais em salas de congressos, de cinema, de teatro ou em museus. Igualmente, do mesmo modo, podem ser revertidos também para atividades comerciais, como cafés, explanadas, bares, discotecas e até centros e superfícies comerciais. Paralelamente, é também possível transformar e converter estes antigos espaços industriais em espaços residenciais, por exemplo para habitação social. Noutra perspetiva ainda, talvez aquela que melhor perpetua até a sua memória funcional, é possível desenvolver nestes espaços projetos inovadores, relacionados por exemplo com a fixação de nichos industriais e comerciais, ou com incubadoras de empresas. Em todo o caso, o essencial é que se preserve a memória identitária física e espiritual dos espaços. Nem sentido, nem sempre se tem de preservar tudo na totalidade. Claro que isso seria o ideal, contudo o Arquitecto na sua arte de projetar tem de encontrar as melhores soluções preservando um elo identitário, caso contrário já não estaremos a falar

em Património, mas antes um objeto, que nada tem a ver com o passado. Estas conclusões nos parecem ser as essenciais a retirar do estudo que preconizamos. No entanto, advirta-se que cada espaço possui as suas especificidades. Cada um tem uma memória, uma identidade e uma história própria. É um espaço de partilha de experiências e vivências que jamais se repetem nos noutros. Cada espaço possui e apresenta ainda problemas próprio, os quais não são iguais nem semelhantes a outros. Por estes motivos, julgamos não ser de todo útil apontar soluções definitivas para cada um deles, mas apenas caminhos e sugestões para que o Arquiteto possa encontrar a melhor forma de solucionar os problemas com que se depara. Do nosso ponto de vista, portanto, só um projeto individualizado de regeneração urbana pode resolver os problemas que cada vazão suscita.

6.7 CONCLUSÃO GERAL

Dedicamos boa parte da nossa Tesis Doutoral a descrever o processo histórico que vulgarmente se designa de “a Revolução Industrial,” que marca uma clara e inequívoca rutura com as formas de vida e de produção anteriores.

Este processo, como se teve a oportunidade de perceber, iniciou-se na Inglaterra durante a segunda metade do século XVIII e estendeu-se mais tarde, fundamentalmente no século XIX e XX, a muitos países, particularmente da Europa e América.

No essencial, a Revolução Industrial deu lugar à introdução da mecanização nas fábricas. O elemento que a distingue dos períodos anteriores são as fontes de energia utilizada. Inicialmente a energia utilizada foi o vapor por meio de engenhosos sistemas hidráulicos que não só captavam as águas dos rios como as conduziam até gigantescas

caldeiras, quando fervidas libertavam enormes quantidades de vapor que faziam por sua vez acionar as turbinas das máquinas industriais. Numa segunda fase, esta fixada nos finais do século XIX, começam a surgir novas formas de energia, entre elas estava o advento da eletricidade e o começo da utilização do petróleo.

A introdução da energia a vapor e mais tarde energia elétrica revolucionou profundamente a paisagem. As primeiras fábricas do período industrial fixaram-se sobretudo junto dos cursos de água como forma de captar a energia hidráulica para a produção de vapor. Mais tarde, com o advento da eletricidade muitas dessas fábricas deslocizam-se para as zonas onde se haviam construído novas acessibilidades. Entre outros, é o caso das acessibilidades propiciadas pelo aparecimento da linha de comboio e pela reformulação dos portos marítimos, os quais vieram inclusivamente satisfazer as novas exigências industriais e comerciais.

O aparecimento das fábricas industriais, que são fundamentalmente diferentes das velhas oficinas até então muito comum ao longo da Era Moderna, deu-se não só junto dos cursos de água como na periferia das cidades. Graças a isto, as periferias das cidades puderam crescer, pelo que estas foram-se tornando cada vez maiores. Este processo, que em Geografia Urbana é designado por Expansão Urbana, fez-se muito à custa do êxodo rural. As constantes situações de miséria no campo e as promessas de um salário nas fábricas das cidades levaram grandes massas de camponeses a deixar o campo e a tentar a vida na cidade. É assim que nascem fundamentalmente os bairros operários, os quais a seu tempo deram origem aos subúrbios.

Em Portugal, este processo que descrevemos foi mais lento e atribulado devido a um conjunto de fatores políticos e sociais extraordinariamente relevantes.

Em primeiro, o caráter agrícola e artesanal do país evidente ao longo do século XIX e em boa parte do século XX, quando muitos países europeus eram já altamente industrializados.

Depois as vicissitudes, políticas e económicas notórias ao longo de todo este período. Em primeiro a Revolução Liberal de 1820, que não sendo pacífica fez mergulhar o país numa instabilidade política constante durante praticamente trinta anos. Nesse período o país conheceu três guerras civis.

Em segundo, a situação económica, sobretudo na segunda metade do século XIX, caracterizada num primeiro momento por grande esplendor. Com a Regeneração e o Fontismo inicia-se em Portugal um amplo projeto de modernização do país. Constrói-se o caminho-de-ferro, introduz-se a máquina a vapor nas fábricas e no campo. É por esta altura que surgem, no país, as primeiras fábricas verdadeiramente industriais. Porém, todo esse projeto foi promovido pelo Estado e fez-se fundamentalmente com recurso a empréstimos internacionais. Por esse facto, por alturas de 1891-1892 o país viu-se mergulhado em profundas dificuldades económicas, as quais se traduziram numa situação de bancarrota. As décadas que se seguiram à bancarrota de 1891-1892 não foram melhores.

Nos finais da primeira década do século XX dá-se a implantação da República e com ela inaugura-se um período de quinze anos marcados por uma profunda instabilidade, agravada pela Primeira Grande Guerra. Em 1926, pondo cobro às extraordinárias dificuldades do país, um golpe militar viria a dar origem à fundação do Estado Novo, um regime ditatorial nacionalista e fascista que apesar dos muitos aspetos negativos teve o condão de empreender uma política protecionista sobre a indústria portuguesa.

As vicissitudes das últimas décadas, sobretudo as relacionadas com a queda do Mundo Comunista tiveram o condão de abrir um mundo extremamente politizado e bipartido desde o final da Segunda Guerra. É por esta altura também, portanto na década de noventa, que se reforça um processo que já vinha de trás. Em concreto, falamos da Revolução

Tecnológica, a qual tem vindo gradualmente a ter grande impacto junto do tecido empresarial.

Os novos inventos e melhoramentos técnicos, que passam agora muito pela tecnologia altamente sofisticada, têm vindo cada vez a reduzir o espaço físico das fábricas e o número de mão-de-obra. Paralelamente, o mesmo processo tem provocado um outro fenómeno, que conhecemos por “ Globalização. “

O advento da internet permite hoje que todo o mundo esteja ligado instantaneamente. Estas ligações fazem-se tanto no plano social e cultural como no económico. Cada vez mais, nos dias de hoje, ouve-se falar em mercados. Ora esses mercados funcionam atualmente à escala mundial. Este facto, aliado à abertura do mundo, findo o Mundo Comunista, teve como consequência o aparecimento de Economias Emergentes, isto é, de países pobres que estão a iniciar agora a sua Revolução Industrial. Esta Revolução Industrial tem sido fundamentalmente patrocinada pelos velhos países industrializados, cujas grandes empresas veem no mercado aberto a possibilidade de reduzir custos de produção. É na sequência desta visão, hoje dominante, que muitas indústrias europeias e americanas se têm deslocado para as regiões emergentes.

De todos os modos, em linhas gerais, agora muito resumidas, é este o contexto em que surgem os vazios urbanos de natureza industrial. No essencial, eles surgem hoje na sequência da Revolução Tecnológica em curso, na sequência da modernização dos transportes, na criação de novas zonas industriais, e na sequência da Globalização, a qual se traduz em movimentos de deslocalização de empresas e em falências.

O contexto que temos vindo a descrever é aquele em que se integra na indústria existente em Vila Nova de Famalicão e de modo muito particular no Vale do Ave

As origens da indústria nesta região confundem-se com a Revolução Industrial portuguesa, dado que no país as fábricas implantam-

se no período de maior intensificação industrial, isto é entre 1880 e 1890. Entre outras, merecem relevo a Fabrica de Fiação de Tecidos do Rio Vizela, em Santo Tirso, que foi fundada em 1845. Depois, apareceram outras como a Fábrica de Fiação e Tecidos de Santo Thirso, criada em 1896, a Sampaio & Ferreira, também em 1896 e a Fábrica de Fiação e Tecelagem de Delães. No essencial, aquilo que foi a Revolução Industrial na maioria dos países europeus, no Vale do Ave a indústria pioneira foi a algodoeira. A implantação desta industria na região prendeu-se fundamentalmente com alguns motivos relevantes.

Em primeiro, as excelentes condições hidrográficas, dado toda a região ser rica em água, em especial a bacia do Ave.

Em segundo, uma longa tradição, secular diga-se, de dedicação da população desta região à indústria têxtil, especialmente à produção e tratamento do linho.

Em terceiro, a crise económica de 1891-1892, que afetou de modo severo a industria fixada na cidade do Porto. Esta crise levou à deslocalização de muitas empresas desta cidade para o Vale do Ave, onde além de um conhecimento ancestral, a mão-de-obra era mais barata e podia trabalhar mais horas.

Enfim, como bem se vê, a industrialização do Vale do Ave e de modo particular em Vila Nova de Famalicão acompanhou todo o processo histórico que ao longo deste trabalho de investigação fomos descrevendo. Por esse facto, as antigas fábricas da região, hoje na maioria dos casos abandonadas e em risco de se perderem fisicamente, devem ser consideradas numa primeira análise como marcos fundamentais na história económica, história da região e do país. Por este motivo, e sendo cada vez mais premente resolver o problema dos vazios urbanos das nossas cidades, por motivos de degradação e abandono dos espaços físicos e sociais, urge olhar para os velhos equipamentos e instalações industriais com outros olhos.

Nas últimas décadas, fruto de uma nova consciência cívica e cultural, o crescimento do Património Cultural como setor económico, em vários países tem sido um dado concreto. Através dele têm sido encontradas várias soluções, não só para proteger as antigas fábricas do período industrial como para lhe dar novas dinâmicas. Uma das dinâmicas mais tentadoras e conseguidas, com sucesso diga-se, tem sido a reconversão desses antigos equipamentos em espaços turísticos e residenciais. Neles têm sido criados museus, espaços para espetáculos e realização de concertos e exposições, entre outros. Noutros casos, muitos equipamentos têm sido reconvertidos para áreas comerciais, residenciais, nichos e incubadoras de empresas, mantendo, ao mesmo tempo intatas, tanto quanto possível, as suas marcas históricas e identitárias não se alterando a traça e a arquitetura primitiva.

Em Vila nova de Famalicão e em particular no Vale do Ave, empresas pioneiras na Revolução Industrial da região, como a Fabrica de Fiação e Tecelagem A. J. Silva Pereira, a Empresa Têxtil Elétrica, a Fábrica de Tecidos e Fiação do Bairro, Fábrica de Tecidos e Fiação de Delães, a Fábrica de Fiação e Tecelagem da Portela, a Oliveira & Ferreira, a Sampaio & Ferreira e a Fábrica de Fiação e Tecidos Sant` Ana, encontram-se hoje vazias e abandonadas. Falências, processos de reestruturação e organização empresarial, redução do espaço fabril por adoção de novas tecnologias, deslocalização para as novas zonas industriais e deslocalização para as economias emergentes são os motivos mais frequentes que estiveram na origem dos seus encerramentos.

O fecho destas fábricas, tal como as de muitas outras de menor dimensão, ao votarem ao abandono as suas instalações físicas fabris colocam em perigo a história da região e trazem consigo a degradação social e ambiental. O que está em causa é, em primeira análise, o desaparecimento dos vestígios arquitetónicos da história industrial da região com cerca de 150 anos e do seu património. Em segundo, o avolumar de um conjunto de problemas ambientais, nomeadamente o recrudescimento da poluição na região. Por fim, os problemas sociais. Em

boa verdade se diga, os poderes políticos, locais e nacionais, não podem continuar a ignorar este processo de desindustrialização. É pois necessário encontrar soluções profícuas que resolvam a problemática da falta de emprego.

Vultos recentes da comunidade local, seja em Vila Nova de Famalicão, seja no Vale do Ave em concreto, têm-se preocupado com esta questão. No essencial, estas e muitas outras fábricas acompanharam o processo industrial do país e da região pelo que são, dentro do paradigma evidente de património cultural, memórias vivas e identitárias da região. Nesse sentido foi implementado um projeto ambicioso que com extraordinário sucesso criou uma “Rota do Património Industrial Têxtil”. Desta forma tem-se resolvido uma parte do problema dos vazios urbanos industriais na região.

O Património Cultural ligado ao turismo é de facto uma solução. Ele tem o mérito de criar emprego e promover, proteger e divulgar toda uma história e um património que importa salvaguardar. Apesar disso, continua por resolver o caso da maioria dos vazios urbanos de natureza industrial da região, dado não ser possível patrimonializar todas as fábricas, bairros operários, barragens, creches, etc. Assim, nesse sentido, é necessário encontrar-se também soluções para todas as velhas fábricas que não se encontram ao abrigo do projeto da “Rota do Património Industrial Têxtil” na região do Ave.

Do nosso ponto de vista é perfeitamente possível garantir a salvaguarda de todo o património industrial de Vila Nova de Famalicão e até de todo o Vale do Ave. Para isso basta vermos o muito que tem sido feito noutros países europeus que, com os mesmos problemas, têm sido capazes de encontrar soluções eficazes.

A regeneração urbana industrial é perfeitamente possível através da sua reconversão para outros fins. Dentro dos casos que estudamos, é perfeitamente possível, desde que ultrapassados alguns aspetos legais

relacionados com falências e posses, criarem-se novas dinâmicas, como a comercial, a residencial e a empresarial.

Neste trabalho abordaram-se, relativamente à área em estudo, dois temas importantes ao nível da arquitetura: a Requalificação Urbana e a Reabilitação de Edifícios Industriais em Ruína. Quando se fala em reabilitação industrial não se pretende requalificar um espaço para servir de museu, mas para o adaptar a novos usos, a novas utilizações. A reutilização é uma forma de valorizar o património industrial, sempre e quando se preserve o seu significado cultural. Assim, as nossas propostas passam por mudanças nos edifícios que respeitam, de um modo positivo o valor cultural e histórico.

Através deste trabalho não se procurou apresentar um projeto de arquitetura, mas evidenciar a possibilidade de lançar soluções capazes de valorizarem o património industrial e de contribuírem para uma melhoria da qualidade de vida da comunidade através da articulação do edificado com a sua envolvente. Optamos por edifícios com valor cultural, económico e que, ainda está presente na memória da população local com mais idade. As estruturas dos edifícios, desde que se opte pela sua manutenção e reabilitação, ainda podem servir a comunidade, tornando-se fonte de novas possibilidades de emprego e de investimento.

Procedemos a visitas a áreas europeias onde se procedeu à recuperação de edifícios abandonados e em ruína e visitamos fábricas no Vale do Ave abandonadas mas com potencial em termos de reabilitação. Agora, após a análise realizada, importa reter algumas considerações que advieram desta pesquisa e respetiva “discussão” dos factos apresentados. Daqui se pode retirar um, hipotético e possível, ponto de partida para passar à prática no que diz respeito a esta temática, entendida essencialmente como uma estratégia de promover o retorno da habitação ao centro da cidade, permitindo, ao mesmo tempo, recuperar alguns edifícios industriais que se encontram hoje desprovidos de sentido.

A rápida evolução produtiva decorrente da Revolução Industrial trouxe consigo, para além de muitas outras consequências, a igualmente rápida e progressiva obsolescência dos edifícios industriais, pois com o passar do tempo e o aparecimento de novas técnicas eram precisos em maior número e dimensão, enquanto os originais iam ficando gradualmente devolutos. Estes edifícios industriais desocupados, muitos deles apresentando qualidades arquitectónicas, bem como portadores de memórias, históricas, sociais e urbanas, deram origem a vazios urbanos nos centros das cidades e aos quais – edifícios e respectivas áreas - se sente, atualmente, ser necessário dar uma nova função. A reconversão de edifícios industriais é já algo comum, no mundo, e a reintegração de vazios urbanos às estruturas urbanas tem pautado as intervenções urbanísticas em cidades da Europa e América, desde a década de 1980. No entanto, observa-se que algumas dessas experiências são definidas sem a visão geral da realidade na qual o vazio se insere, contribuindo para a configuração de fragmentos urbanos. Ante essa situação, o presente estudo busca identificar as principais variáveis da estrutura urbana que possam ser utilizadas na análise de vazios urbanos industriais, a fim de compreender a sua situação urbana e a partir disso, determinar possíveis tipos de vazio

Em Portugal criaram-se centros de exposições, de congressos e museus, muitas vezes relacionados com a atividade industrial que nesse edifício se desenvolvera anteriormente, perpetuando a memória destes edifícios e de quem neles, e com eles, viveu. Torna-se premente pensar em novas hipóteses programáticas para estes edifícios, sendo a habitação uma funcionalidade possível e com diversos benefícios consequentes. As cidades estão hoje, carente de qualificação, devido à obsolescência e/ou estagnação de algumas das suas funções, sendo necessário encontrar novos planos de requalificação urbana.

Quando se fala em regenerar os centros históricos e urbanos, pensa-se, muitas vezes, em programas “monumentais”, como museus, centros culturais e zonas comerciais, por exemplo, por serem esses alguns

dos que mais propiciam, movimento de pessoas. Contudo, é um movimento temporário. Esta situação não se passa com a habitação – é um programa permanente, onde as pessoas entram e saem diariamente, o que origina movimento constante e ininterrupto. Urbanisticamente falando, importa revivificar zonas centrais, mais antigas e degradadas, em que os programas originais já não se cumprem, e também fomentar a habitação nestes centros, já que cada vez mais se vive fora do centro da cidade, por este estar a ficar empobrecido de identidade. Assim, terá que se reverter a situação, incentivando o contrário, dando à população a possibilidade de viver no centro da cidade, com uma nova envolvência urbana, agora incentivada e melhorada, neste caso, pela recuperação de edifícios industriais e respetiva reutilização no programa fundamental da cidade – a habitação.

Pretendemos atribuir aos edifícios industriais novas funções de carácter cultural, desportivo, ou até de criação de espaços de apoio social às comunidades e para isso propõem-se:

- A reabilitação das fachadas que apresentam valor patrimonial, e todas as estruturas iniciais que se encontram em estado propício para a sua recuperação;
- A manutenção dos espaços de grande escala, dedicados à produção, uma vez que apresentam qualidades estruturais.

O futuro aproxima-se a passos largos e o passado, torna-se, assim, uma referência que se quer preservar, até para manter as identidades e as culturas de cada um e de cada sociedade. Por outro lado, também se anseia por modernidade, por novidades, nomeadamente, novas casas, de novas tipologias, diferentes de todas as que se constroem.

Permitir reutilizar edifícios industriais devolutos, logo, regenerando as respectivas zonas urbanas, possibilita aos arquitectos uma nova abordagem ao contexto habitacional, respondendo a uma determinada população que ambiciona voltar a viver no centro da cidade.

Não se pretende, aqui, defender este loft como a (única) nova solução para a reconversão do património industrial, nem como a tipologia certa para a cidade voltar a oferecer habitação no seu centro urbano, mas sim mostrá-lo como (mais) uma hipótese neste âmbito da reabilitação na arquitetura, deixando livremente em aberto a sua utilização. Ou seja, defende-se a reabilitação do património construído, aqui o industrial em particular, bem como a habitação no centro da cidade.

Para discutir as alterações económicas num determinado espaço, como o aparecimento de ruínas e vazios industriais, opta-se por um caminho teórico ainda pouco difundido, mas vinculado ao planeamento urbano.

Na língua portuguesa, não existe uma denominação que traduza completamente este fenómeno que se encontra hoje em diferentes cidades do mundo, as indústrias e vazios urbanos em abandono que constituem espaços que podem ser transformados, revitalizados, e terem novos usos sociais. Desta forma, empregou-se a terminologia aludida e como título do trabalho em questão. Algumas cidades como Paris e Londres possuem grande quantidade desses vazios industriais. São vários os relatos de novos usos desses espaços por alojamentos, escritórios, como constatado *in loco*, estacionamentos, áreas de lazer, parques, armazéns e por outras indústrias.

Muitas vezes, esses novos usos não conseguem disfarçar a imagem de degradação da paisagem urbana, encontrada principalmente nos subúrbios industriais, exceto quando são grandes operações como a construção do Grande Estádio De France em la Plaine Voyageurs em Saint-Denis, subúrbio de Paris, ou as Docklands em Londres, que visam mudar a imagem e a economia na região, mas sobretudo conseguem interferir na identidade social desses antigos espaços que foram zonas portuárias, vilas operárias, etc.

A pertinência do tema é preocupante em países denominados desenvolvidos. De fato, cidades afetadas por crises económicas, principalmente velhas regiões e subúrbios industriais, precisavam

revitalizar as suas economias com a introdução de processos de reanimação que alteraram o perfil e o "funcionamento" de cidades e regiões desindustrializadas, sobretudo onde a crise se agravava. Grande quantidade de material teórico e empírico pode ser encontrado a partir das primeiras experiências.

As referências mais antigas sobre o conceito remetem às publicações estrangeiras, entre as quais, os textos britânicos que trataram a fundo o conceito de vazios industriais á na busca de novas utilizações e novos usos. Existem, ainda, outras possibilidades, como seja a restauração do edifício recobrando seu estado original; pode-se dar prioridade aos aspectos arquitetónicos, conservando os desenvolvimentos sucessivos ou, pode-se adotar um enfoque pragmático com uma adaptação moderna que tenha em conta a construção original. Desta forma, "quanto mais proteção recebe uma construção, maiores serão as probabilidades de conservá-la.

Alguns trabalhos salientam que o modo como as operações de reanimação dos vazios industriais urbanos são realizados e os métodos e técnicas de intervenção podem ter impactos urbanos. Muito interessantes são os artigos que dão conta da reutilização de áreas industriais, como se relata neste trabalho como exemplo em Portugal na região de Lisboa para a construção da Expo Mundial em 1998 e na mesma data em França para a construção do Grande Estádio De France para a Copa do Mundo de 1998.

Estas mudanças podem modificar a visão de mundo local e difundir para o espectador exterior a ideia de ser uma área urbanizada constituída por signos modernos e globais que podem sobrepor os signos anteriores, vinculados à identidade fabril, que por sua vez também não tiveram origem local. Por outro lado, pode haver um efeito dominó de abandono na assimilação das novas atividades comerciais e de serviço, afetando não só a vida económica, mas também a vida cultural e social.

Algumas atividades industriais no meio urbano deram origem à diferenciação e à solidariedade entre diferentes comunidades da cidade, e contribuíram para criar antagonismos com outras cidades vizinhas. A

organização de alguns bairros também está ligada aos diversos tipos de estabelecimentos outrora envolvidos na produção. A degradação de outras partes do tecido urbano, como por exemplo terrenos próximos a um vazio, apresenta à primeira vista ao visitante relações diretas com esse vazio industrial, que chamamos de efeitos da degradação de um vazio urbano.

De fato, a revitalização destes espaços, podem tanto remediar uma série de carências urbanas, como a falta de equipamentos urbanos e habitações, ausência de vida económica local e áreas de lazer, quanto contribuir para a preservação das identidades locais, ao mesmo tempo que se modifica o tecido urbano. Uma utopia, no verdadeiro sentido da palavra

Em resumo, é este o nosso ponto de vista quanto à solução dos Vazios Urbanos Industriais. O processo histórico fundamenta sobretudo a sua proteção. A análise sociológica sobre o mundo contemporâneo é o ponto de partida para o encontro de soluções que sejam capazes de solucionar os problemas ambientais e sociais que se advinham.

Vila Nova de Famalicão, no caso Vale do Ave, não foge ao sucedido na Europa, como referido, apenas ficou marcada mais pela negatividade do acontecimento, devido à falta de economia e circulação de moeda, cuja consequência foi a emigração em massa e o espalhar de miséria pela localidade.

Alcançámos os nossos objetivos pois a análise histórica realizada permitiu perceber que o processo de industrialização em Portugal, nomeadamente no Vale do Ave foi lento e difícil. Igualmente se percebeu que paralelamente ao processo de industrialização ocorreu o crescimento urbano em torno das indústrias. As transformações sociais, tecnológicas e as sucessivas crises económicas, sociais e a degradação dos centros urbanos contribuíram para os vazios urbanos. Face à análise *in loco* dos edifícios industriais abandonados que permitiram perceber a sua viabilidade em termos de recuperação e revitalização propomos para os mesmos novas funções de carácter cultural, desportivo, ou até de criação de espaços de apoio social às comunidades.

Nota do Autor

Na presente Tese, dada a Heterogeneidade Linguística optou-se por um vocabulário onde a simplicidade e a clareza seriam dominantes, permitindo uma harmónica articulação dos feitos baseados sempre no âmbito da realidade, com escrita simples de leitura fácil, mas com sobriedade, dignificando-se a parte nobre quer do trabalho, quer da função que alude , bem como o que foi a cidade de V..N de Famalicão em especial no Vale do Ave e o que o é agora.

Cita o autor

Sabe-se que aqui o Património enquanto conceito e prática, é uma invenção do homem contemporâneo, porque a prática da Arquitetura está intrinsecamente ligada à terra e como tal nada se exclui da Arquitetura.

NMF – Maio de 2017

6.8 CONCLUSIÓN GENERAL

Dedicamos buena parte de nuestra Tesis Doctoral a describir el proceso histórico que vulgarmente se llama de la Revolución Industrial que marca una clara y inequívoca ruptura con las formas de vida y de producciones anteriores.

En este proceso, como si tuviera la oportunidad de percibir, se inició en Inglaterra durante la segunda mitad del siglo XVIII y se extendió más adelante, fundamentalmente en el siglo XIX y XX a muchos otros países, particularmente de la Europa y América.

En el esencial, la Revolución Industrial, dio lugar a la introducción de la mecanización en las fábricas. El elemento que la distingue de periodos anteriores son las fuentes de energía utilizada. Inicialmente la energía utilizada fue el vapor por medio de ingeniosos sistemas hidráulicos que no sólo captaban las aguas de los ríos como las conducían a enormes, calderas cuando férvidas, libertaban enormes cantidades de vapor que a hacían activar las turbinas de las máquinas industriales. En una segunda etapa, esta fijada en finales del siglo XIX, comienzan a surgir nuevas formas de energía, entre ellas están el advenimiento de la electricidad y el comienzo del uso de aceite.

La introducción de energía de vapor y más tarde energía eléctrica tarde revolucionó el paisaje. Las primeras fábricas de la época industrial se asentaron principalmente a lo largo de los cursos de agua como una manera de capturar la energía hidráulica para la producción de vapor. Más tarde, con el advenimiento de la electricidad, muchas de esas fábricas se trasladaran para otras áreas donde habían construido nuevas accesibilidades. Entre otros, es lo caso de la accesibilidad propiciada por

lo aparecimiento de la línea ferroviaria y por la reformulación de los puertos marítimos, los cuales vieran incluso satisfacer las nuevas necesidades industriales y comerciales.

La aparición de las fábricas industriales, que son fundamentalmente diferentes de los antiguos talleres hasta entonces muy común a lo largo de la Era Moderna, aconteció no sólo a lo largo de los cursos de la agua como en la periferia de las ciudades. Gracias a esto, las periferias de las ciudades poderan crecer, por lo que estas estaban volviendo cada vez más grandes. Este proceso, que en Geografía Urbana llamamos por Expansión Urbana fue echo mucho a expensas del éxodo rural. Las constantes situaciones de pobreza en el campo y las promesas de un salario en las fábricas dentro de las ciudades, levaran grandes masas de campesinos a abandonar el campo y comenzar a tratar de la vida en la ciudad. Es así que nacen fundamentalmente los barrios de trabajadores, operarios, los cuales a su tiempo darán origen a los suburbios.

En Portugal, este proceso que describimos fue más lento y atribulado debido a un conjunto de varios factores, políticos y sociales extraordinariamente relevantes.

En primer lugar, el carácter agrícola y artesanal del país evidente durante el siglo XIX y en buena parte del siglo XX, cuando muchos países europeos eran ya altamente industrializados.

Después las vicisitudes, políticas y económicas notorias a lo largo de todo este período. En primero la revolución Liberal de 1820, que no siendo pacífica ha hecho el país sumergir en una inestabilidad política constante durante prácticamente treinta años. En este período el país ha conocido tres guerras civiles.

En segundo lugar, la situación económica, especialmente en la segunda mitad del siglo XIX, caracterizada en un primero momento, por grande esplendor .Con la regeneración y el Fontismo comienza en Portugal un amplio proyecto de modernización del país, Se construye el ferrocarril, se inyecta la maquina a vapor en las fábricas y en el campo. Es en este momento que efectivamente aparecen las primeras fábricas verdaderamente industriales, en el país. No obstante, todo este proyecto fue promovido por el estado y sobre todo con préstamos internacionales. Por lo tanto, en 1891-1892, el país se sumió en profundas dificultades económicas, que dio lugar a una situación de bancarrota. Las décadas que se siguieron a la bancarrota de 1891-1892 no fueron mejores.

En los finales de la primera década del siglo XX, surge la implantación de la República e con ella se inaugura un período de quince años marcados por una profunda inestabilidad, la cual se ha visto incluso agravado por la I Guerra Mundial. En 1926, poniendo fin a las dificultades extraordinarias del país, un golpe militar conduciría a la Fundación del hablado” Estado Nuevo “que fue un régimen dictatorial, nacionalista y como dictadura fascista, que a pesar de los muchos aspectos negativos tenía el efecto de adoptar una política proteccionista en la industria portuguesa.

Las vicisitudes de las últimas décadas, especialmente relacionadas con la caída del Mundo Comunista tuvieron el efecto de la apertura de un mundo extremadamente politizado y bipartidário, desde el final de la II Guerra Mundial. Es por ese tiempo, en la década de los años 90, que se refuerza un proceso que ya venía de atrás .En particular, hablamos de la revolución tecnológica, que gradualmente tiene venido a ganar un gran impacto para el sector empresarial .

Los nuevos inventos y mejoramientos técnicos, que pasan ahora mucho por una tecnología altamente sofisticada, tienen venido cada vez más a reducir el espacio físico de las fábricas y el número de mano de

obra. Paralelamente, el mismo proceso ha provocado uno otro fenómeno, que conocemos por la designación de “Globalización.”

El advenimiento del internet, permite que todo el mundo sea conectado al instante. Estas ligaciones están en el plan social y cultural como en el económico. Cada vez más, en los días de hoy, hemos escuchado en hablar de los mercados. Ahora estos mercados operan actualmente a la escala mundial. Este hecho, combinado con la apertura del mundo, terminando el comunismo mundial, ha dado lugar a la aparición de economías emergentes, esto es, de los países pobres que están empezando ahora a su Revolución Industrial. Esta Revolución Industrial ha sido patrocinada principalmente por antiguos países industrializados, cuyas principales empresas ven el mercado abierto la posibilidad de reducir los costos de producción. Es siguiendo esta visión, dominante hoy, que muchas industrias europeas y americanas se han trasladado a las regiones emergentes..

De todos los modos en líneas generales, ahora muy resumidas, es en este contexto que surgen los Vacíos Urbanos de naturaleza Industrial. En esencia, aparecen hoy como consecuencia de la revolución tecnológica en marcha, después de la modernización de los transportes, por la creación de nuevas zonas industriales y como resultado de la globalización, que se traduce en movimientos de deslocalización de unas empresas y por bancarrota de otras.

El contexto que hemos descrito, es lo que se integra en la industria en Vila Nova de Famalicão y en concreto de un modo muy particular, el que existe en el Valle del Ave

Los orígenes de la industria en esta región se confunden con la Revolución Industrial portuguesa dado que en el país las fábricas son implantadas en el período de más grande intensificación industrial, esto es entre 1880 y 1890. Entre otras, merecen relevancia la Hilandería y

Tejidos del Rio Vizela, que fue fundada en 1845. Después han aparecido otras como la Hilandería y Tejidos de Santo Thirso, creada en 1896, la fábrica Sampaio & Ferreira, también fundada en 1896, la fábrica de Hilandería y Tejlagem de Delães, todas ellas y otras más, junto a él Rio del Ave. En el esencial, lo que fue la Revolución Industrial en la mayoría de los países europeos, en el Valle del Ave, la industria pionera fue la industria del algodón. La implantación de estas industrias en la región era ideal fundamentalmente por motivos relevantes; a saber:

En primero, las excelentes condiciones hidrográficas, porque la región es rica en agua, en especial la bacía del rio Ave.

En segundo lugar, una larga tradición secular de dedicación de las gente de esta región por la industria textil, especialmente por la producción y el tratamiento del lino.

En tercer lugar, la crisis económica de 1891-1892, que afectó tan severo la industria fijada en la ciudad de Oporto. Esta crisis llevó a la deslocalización de muchas empresas en esta ciudad para el Vale del Ave, donde además de un conocimiento ancestral la mano de obra era más barata y podían trabajar más horas.

De todos modos, como se puede ver, la industrialización en Vila Nova de Famalicão e de uno modo particular en el Valle del Ave acompañó todo el proceso histórico que a lo largo de este trabajo de investigación que hemos estado describiendo. Por lo tanto, las antiguas fábricas de la región, hoy en la mayoría de los casos abandonadas y en riesgo de perderse físicamente, deben ser consideradas en una primera análisis como marcos en la historia económica, histórica de la región y del país. Por esta razón y siendo cada vez más premente resolver los problemas de los vacíos urbanos de nuestras ciudades, por motivos de la degradación de los espacios físicos y sociales abandonados, urge mirar para los viejos equipamientos y instalaciones industriales con otros ojos.

En las últimas décadas, fruto de una nueva conciencia cívica y cultural, el crecimiento del Patrimonio Cultural en el sector económico en muchos países tiene sido uno dado adquirido. A través de él se han encontrado varias soluciones, no sólo para proteger las antiguas fábricas de la época industrial, como para dar nuevas dinámicas. Una de las dinámicas más tentadoras y logradas con éxito, dicen, ha sido la remodelación de estos viejos equipamientos y en espacios residenciales y turísticos. Ellos han creado museos, espacios para espectáculos y conciertos y exposiciones, de entre otros. En otros casos, muchos equipamientos se han convertido en áreas comerciales, residenciales, nichos e incubadoras de empresas, manteniendo intacto al mismo tiempo en todo lo posible, su marca histórica y identitaria, no se alterando la traza e arquitectura primitiva.

En Vila Nova de Famalicão y en particular en el Valle del Ave empresas pioneras en la Revolución Industrial, como la fábrica de Hilandería y Tejilagem A.J.Silva Pereira y la empresa Textil Eléctrica la fábrica de Hilandería y Tejilagem de Bairro, La Fábrica de Hilandería e Tejidos de Delães, la Fábrica de Hilandería y Tejidos de Portela, La fábrica Oliveira y Ferreira, la fábrica Sampaio y Ferreira, y la fábrica de Tejidos de Sant'Ana, hoy se encuentran abandonadas .Bancarrotas, la falta de proyectos de reestructuración y organización empresarial, reducción de los espacios de fabricación por la adopción de nuevas tecnologías, traslado a las nuevas zonas industriales, deslocalización y reubicación a las economías emergentes son las razones más frecuentes que han dado la origen de sus encerramientos .

El cierre de estas fábricas, como las de muchas otras más pequeñas, votando a el abandono sus instalaciones físicas industriales colocan en peligro la historia de la región y traen consigo la degradación social y ambiental. La consecuencia es, en primer análisis, la desaparición de los vestigios arquitectónicos, de la História Industrial de

la región con cerca de 150 años y de su patrimonio. En segundo lugar, el aumento de un conjunto de problemas ambientales, concretamente en particular el recrudecimiento de la polución en la región aumento de contaminación en la región. Por último, los problemas sociales. En buena verdad hay que decir que los poderes políticos, locales y nacionales, no poderan seguir ignorando este proceso de desindustrialización. Por lo tanto es necesario encontrar soluciones proficuas que resuelvan los problemas de la falta de empleo.

Bultos recientes de la comunidad local, sea en Vila Nova de Famalicão sea en el Valle del Ave, han estado preocupados con este tema. En esencia, estas y muchas otras fábricas siguieron el proceso industrial del país y de la región, por lo que están dentro del paradigma evidente de la identidad, recuerdos vívidos y patrimonio cultural. En este sentido fue implementado un proyecto ambicioso que con extraordinario suceso ha criado la denominada “Rota Del Património Industrial”. De esta manera han solucionado parte del problema de los vacíos urbanos industrialles en la región.

El Patrimonio Cultural conectado al turismo es una solución. Tiene el mérito de crear empleos y promover, proteger y difundir toda la historia y un patrimonio protegido. A pesar de esto, todavía continua por resolver la mayoría de los caso del vacíos urbanos de naturaleza Industriale en la región, ya que no es posible de patrimonializar las fábricas, barrios de trabajadores, presas, guarderías, etc. Por lo tanto, en este sentido, también es necesario encontrar soluciones a todas las viejas fábricas que no están bajo el proyecto de "Ruta del Patrimonio Industrial textil" en el Vale del Ave. Deste nuestro punto de vista es perfectamente posible garantizar la salvaguarda de todo el patrimonio industrial de Vila Nova de Famalicão y al todo de lo Valle del Ave. Para eso basta ver lo cuánto se ha hecho en otros países europeos, que están lidiando con los mismos problemas, han sido capaces de encontrar soluciones eficaces.

Entre otras, porque el tema merecía seguramente levantamiento y la elaboración de un proyecto más profundado. La regeneración urbana industrial es perfectamente posible a través de su conversión para otros fines. En los casos que hemos estudiado, es muy posible, desde que superados algunos aspectos legales relacionados con bancarrotas camufladas e optar por la, creación de nuevas dinámicas, como la comercial, empresarial y residencial.

En este trabajo se abordaron, respectivamente la área en estudio, dos temas importantes al nivel de la arquitectura: la Recualificación Urbana y la Rehabilitación de los Edificios Industriales en Ruina. Cuando se habla de rehabilitación industrial no se pretende recalificar un espacio para servir de museo, sino para adaptarlo a nuevos usos y a nuevas utilidades. La reutilización es una forma de valorizar el patrimonio industrial, siempre y cuando se preserve su significado cultural. Así, nuestras propuestas pasan por cambios en los edificios que respetan, de un modo positivo el valor cultural e histórico de los edificios.

A través de este trabajo no se buscó presentar un proyecto de arquitectura, pero si evidenciar la posibilidad de lanzar soluciones capaces de valorizar el patrimonio industrial y de contribuir a una mejoría de la calidad de vida de la comunidad a través de la articulación del edificado con su entorno. Optamos por edificios con valor cultural, económico y que, todavía está presente en la memoria de la población local con más edad. Las estructuras de los edificios, siempre que se opte por su mantenimiento y rehabilitación, todavía pueden servir a la comunidad, convirtiéndose en fuente de nuevas posibilidades de empleo y de inversores .

Hemos recorrido visitas a zonas europeas donde se han recuperado edificios abandonados y en ruina y visitamos fábricas en el valle del Ave abandonadas pero con potencial en términos de

rehabilitación. Ahora, después del análisis realizado, es importante retener algunas

En Portugal; se han creados centros de exposiciones, congresos y museos, muchas veces relativos a la actividad industrial que en ese edificio se había desarrollado anteriormente, perpetuando la memoria de estos edificios y de quienes en ellos, y con ellos, vivió. Se vuelvepreciado pensar en nuevas hipótesis programáticas para estos edificios, siendo la vivienda una funcionalidad posible y con diversos beneficios consecuentes. Las ciudades están hoy carentes de cualificación, debido a la obsolescencia y estancamiento de algunas de sus funciones, siendo necesario encontrar nuevos planes de recalificación urbana. Cuando se habla de regenerar los centros históricos y urbanos, se piensa a menudo en programas "monumentales", como museos, centros culturales y zonas comerciales, por ejemplo, por ser esos algunos de los que más propician, movimiento de personas. Sin embargo, es un movimiento temporal. Esta situación no pasa con la vivienda, es un programa permanente, donde las personas entran y salen diariamente, lo que origina un movimiento constante e ininterrumpido. En el caso de los programas originales ya no se cumplen, y también fomentar la vivienda en estos centros, ya que cada vez más se vive fuera del centro de la ciudad, por estar siendo empobrecido de identidad. Así, tendrá que revertir la situación, incentivando lo contrario, dando a la población la posibilidad de vivir en el centro de la ciudad, con una nueva envolventica urbana, ahora incentivada y mejorada, en este caso, después de la recuperación de edificios industriales y su reutilización en el programa Fundamental de la ciudad - la vivienda.

Pretendemos asignar a los edificios industriales nuevas funciones de carácter cultural, deportivo, o incluso de creación de espacios de apoyo social a las comunidades y para ello se proponen:

- La rehabilitación de las fachadas que presentan valor patrimonial, y todas las estructuras iniciales que se encuentran en estado propicio para su recuperación;

- El mantenimiento de los espacios de gran escala, dedicados a la producción, ya que presentan cualidades estructurales.

El futuro se aproxima a pasos agigantados y el pasado, se convierte así en una referencia que se quiere preservar, incluso para mantener las identidades y las culturas de cada uno y de cada sociedad. Por otro lado, también se ansia por modernidad, por novedades, en particular, nuevas casas, de nuevas tipologías, diferentes de todas las que se construyen. Permitir reutilizar edificios industriales devueltos, luego, regenerando las respectivas zonas urbanas, permite a los arquitectos un nuevo enfoque al contexto habitacional, respondiendo a una determinada población que ambiciona volver a vivir el centro de la ciudad. No se pretende, aquí, defender este loft como la nueva solución para la reconversión del patrimonio industrial, ni como la tipología certera para la ciudad volver a ofrecer vivienda en su centro urbano, si no mostrarlo como más una hipótesis en este ámbito de la rehabilitación en la arquitectura, dejando libremente abierta su utilización. Es decir, se defiende, sí, la rehabilitación del patrimonio construido, aquí el industrial en particular, así como la vivienda en el centro de la ciudad, surgiendo como la unión de estas dos cuestiones que se creen esenciales en lo que toca, actualmente el saber aplicar la de la arquitectura.

Para discutir los cambios económicos en un determinado espacio, como la aparición de ruinas y vacíos industriales, se opta por un camino teórico todavía poco difundido, pero vinculado a la planificación urbana.

En la lengua portuguesa no existe una denominación que traduzca completamente este fenómeno que se encuentra hoy en diferentes ciudades del mundo, las industrias y vacíos urbanos en abandono que constituyen espacios que pueden ser transformados, revitalizados, y tener

nuevos usos sociales. De esta forma, se empleó la terminología aludida y como título del trabajo en cuestión.

Algunas ciudades como París y Londres poseen gran cantidad de esos vacíos industriales. Son varios los relatos de nuevos usos de esos espacios por alojamientos, oficinas, como constatado in loco, estacionamientos, áreas de ocio, parques, almacenes y por otras industrias.

A menudo, estos nuevos usos no consiguen disimular la imagen de degradación de la paisaje urbana, que se encuentra principalmente en los suburbios industriales, excepto cuando son grandes operaciones como la construcción del Gran Estadio De France en la Plaine Voyageurs en Saint-Denis, suburbio de París, Los Docklands en Londres, o Parque Expo 98 en Lisboa, que apuntan a cambiar la imagen y la economía en la región, pero sobre todo consiguen interferir en la identidad social de esos antiguos espacios que fueron zonas portuarias, villas obreras, etc.

La importancia del tema es preocupante en países denominados desarrollados. De hecho, las ciudades afectadas por crisis económicas, principalmente viejas regiones y suburbios industriales, necesitaban revitalizar sus economías con introducción de procesos de reanimación que alteraron el perfil y el "funcionamiento" de ciudades y regiones desindustrializadas, sobre todo donde la crisis se agravaba. Una gran cantidad de material teórico y empírico puede ser encontrado a partir de las primeras experiencias. Las referencias más antiguas sobre el concepto remiten a las publicaciones extranjeras, entre las cuales, los textos británicos que trataron a fondo el concepto de vacíos industriales.

En los países en desarrollo, la mayoría de los casos, los vacíos transformados en ruinas son demolidos, ya que generalmente no hay una política de preservación para este tipo de patrimonio en particular, pero no siempre la solución de los problemas de las construcciones industriales está en la busca de nuevos usos y nuevos usos. Existen, además, otras

posibilidades según el autor: el edificio puede ser restaurado recobrando su estado original, se puede dar prioridad a los aspectos arquitectónicos, conservando los desarrollos sucesivos o, se puede adoptar un enfoque pragmático con una adaptación moderna que tenga en cuenta la construcción original. De esta forma, "cuanto más protección recibe una construcción, mayores serán las posibilidades de que se pueda conservarla.

Algunos trabajos advierten que el modo como las operaciones de reanimación de los vacíos industriales urbanos se realizan y los métodos e técnicas de intervención pueden tener impactos urbanos. Muy interesantes son los artículos que dan cuenta de la reutilización de áreas industriales, como se relata en este trabajo como ejemplo en Portugal en la región de Lisboa para la construcción de la Expo Mundial en 1998 y en la misma fecha en Francia para la construcción del Gran Estadio De France para la construcción de la Copa del Mundo de 1998. Estos cambios pueden modificar la visión del mundo local y difundir al espectador exterior la idea de ser un área urbanizada constituida por signos modernos y globales, que pueden sobre los signos anteriores, vinculados a la identidad fabril, que a su vez tampoco tuvieron origen local. Por otro lado, puede haber un efecto dominó de abandono en la asimilación de las nuevas actividades comerciales y de servicio, afectando no sólo la vida económica, sino también la vida cultural y social.

Algunas actividades industriales en el medio urbano dieron origen a la diferenciación y a la solidaridad entre diferentes comunidades de la ciudad, y contribuyeron a crear antagonismos con otras ciudades vecinas. La organización de algunos barrios también está ligada a los diversos tipos de establecimientos otrora involucrados en la producción.

La degradación de otras partes del tejido urbano, como por ejemplo terrenos cercanos a un vacío, presenta a primera vista al visitante relaciones directas con ese vacío industrial, que llamamos efectos de la degradación de un vacío urbano. De hecho, la revitalización de estos espacios, pueden remediar una serie de carencias urbanas, como la falta de equipamientos urbanos y viviendas, ausencia de vida

económica local y áreas de ocio, como contribuir a la preservación de las identidades locales, al mismo tiempo que se Modifica el tejido urbano. Una utopía, en el verdadero sentido de la palabra. En resumen, este es nuestro punto de vista, cuanto a la solución de los Vacíos Urbanos Industriales, el proceso histórico fundamenta, sobre modo, a su protección. El análisis sociológico sobre el mundo contemporáneo es el punto de partida para el encuentro de soluciones que sean capaces de solucionar los problemas ambientales y sociales que se adivinan.

Hemos alcanzado nuestros objetivos porque el análisis histórica realizada permitió percibir que el proceso de industrialización en Portugal, especialmente en el Valle del Ave, fue lento y difícil. También se percibió que paralelamente al proceso de industrialización ocurrió el crecimiento urbano en torno a las industrias. Las transformaciones sociales, tecnológicas y las sucesivas crisis económicas, sociales y la degradación de los centros urbanos contribuyeron a los vacíos urbanos. Ante el análisis in situ de los edificios industriales abandonados que permitieron percibir su viabilidad en términos de recuperación y revitalización proponemos para las mismas nuevas funciones de carácter cultural, deportivo, o incluso de creación de espacios de apoyo social a las comunidades.

Nota del Autor

En la presente tesis, dada la heterogeneidad lingüística, se optó por un vocabulario donde la simplicidad y la claridad serían dominantes, permitiendo una armónica articulación de los hechos escritos, basados siempre en el ámbito de la realidad, con escrita simple y de lectura fácil, pero con sobriedad dignificándose la parte noble tanto del trabajo, bien como de la función que alude, así como lo que fue la ciudad de V. N. de Famalicão, en especial en el Valle del Ave y lo que lo es ahora.

Cita el autor

Se sabe que aquí el Patrimonio como concepto y práctica, es una invención del hombre contemporáneo, pero la práctica de la Arquitectura está intrínsecamente ligada a la tierra y como tal nada se excluye de la Arquitectura. .

NMF - Mayo de 2017

ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|---|-----------|
| Figura 1 Máquina a vapor da época (TMG-Têxtil Manuel Gonçalves. Famalicão) | 26 |
| Figura 2 Tear manual – 1780 | 28 |
| Figura 3 Reconvertor Bessemer – 1856 | 30 |
| Figura 4 Forno Siemens 1910 | 30 |
| Figura 5 Telefone de Cordas Seculo XIX | 32 |
| Figura 6 Fábricas Químicas da BASF – Ludwigshafen – Alemanha – 1881 | 34 |
| Figura 7 Trator a vapor – com alfaia incorporada | 36 |
| Figura 8 Trator a diesel – 1923 | 38 |
| Figura 9 Trator turbo diesel – 2015 | 39 |
| Figura 10 Cilindros calcadores | 42 |
| Figura 11 Barco a vapor no Mississípi | 44 |
| Figura 12 Habitações sobre a via-férrea | 46 |
| Figura 13 Habitações sem sistemas depuradores | 52 |
| Figura 14 Causa da expansão das cidades | 56 |
| Figura 15 Emigração em massa para Europa 1914 | 57 |
| Figura 16 Imagem Navi Pillay – ONU | 58 |
| Figura 17 Imagem Navi Pillay – ONU | 58 |
| Figura 18 Ponte de Comboio D ^a Maria II | 98 |

| | |
|---|------------|
| Figura 19 Complexo indust. de Lacticínios Sec. XIX em Paredes de Coura | 101 |
| Figura 20 Trabalho manual industrial ainda em meados do século XX (Guimarães) | 102 |
| Figura 21 Zona industrial da Maia(periferia cidade do Porto)..... | 108 |
| Figura 22 Remanescente Urbano de grande potencial | 122 |
| Figura 23 Banco alemão | 126 |
| Figura 24 Desemprego criado pela grave crise económico financeira dos 30 anos | 162 |
| Figura 25 Antigas instalações das indústrias de conservas portuguesas em Vila Real de Santo António | 164 |
| Figura 26 Vazio Urbano/ espaço desértico, Tunísia..... | 166 |
| Figura 27 Vazio Urbano/ construído abandonado, Marrocos..... | 168 |
| Figura 28 Vazio Urbano/ edifício industrial abandonado, Brasil..... | 170 |
| Figura 29 Vazio Urbano/ edifício industrial abandonado..... | 174 |
| Figura 30 Vazio Urbano, zona de Lisboa antes da Expo` 98 | 176 |
| Figura 31 Alfândega do Porto..... | 188 |
| Figura 32 Vazio Urbano, abandono e degradação da Fábrica de Cerâmica das Devesas..... | 188 |
| Figura 33 Vista aérea sobre a praça central de Sarlat – Praça da Liberdade..... | 206 |
| Figura 34 Praça de Sarlat..... | 208 |
| Figura 35 Feira de Sarlat..... | 210 |
| Figura 36 Lyons la Forret..... | 216 |
| Figura 37 Saint Quirin | 216 |

| | |
|---|------------|
| Figura 38 Saint Quirin | 218 |
| Figura 39 Marselha vista do Rio | 220 |
| Figura 40 Marselha Vista Geral do Litoral | 221 |
| Figura 41 Holanda | 224 |
| Figura 42 Áustria | 226 |
| Figura 43 Finlândia | 228 |
| Figura 44 Cerâmica das Devesas..... | 242 |
| Figura 45 Cerâmica do Fojo | 244 |
| Figura 46 Electro Cerâmica | 246 |
| Figura 47 Cais de Gaia | 248 |
| Figura 48 Lisboa Paços do Município..... | 252 |
| Figura 49 Lisboa Terreiro do Paço..... | 254 |
| Figura 50 Lisboa Vista Geral após Terramoto..... | 256 |
| Figura 51 Vazio Industrial..... | 262 |
| Figura 52 Parque Expo 98..... | 264 |
| Figura 53 Parque das Nações Vazio Recuperado..... | 266 |
| Figura 54 LX Factory..... | 268 |
| Figura 55 Rio Ave – Foz..... | 296 |
| Figura 56 Castro do Cruito..... | 299 |
| Figura 57 Vila Nova de Famalicão – Paços do Concelho | 304 |
| Figura 58 V.N. de Famalicão Vista Panorâmica..... | 306 |
| Figura 59 Operário Industria Têxtil – Famalicão..... | 335 |
| Figura 60 Tear de Gaze..... | 344 |
| Figura 61 Penteadeira Whitin | 346 |
| Figura 62 Entrançadeira Wardweil..... | 348 |

| | |
|---|------------|
| Figura 63 Bobinadeira Schweiter..... | 350 |
| Figura 64 Carda de Fiação..... | 351 |
| Figura 65 Abridor / Batedor..... | 352 |
| Figura 66 Tear Continuo de Fiação Rieter | 354 |
| Figura 67 Narciso Ferreira (Conde de Riba D’Ave..... | 362 |
| Figura 68 Tear mecânico (Famalicão) | 363 |
| Figura 69 Museu da Chapelaria | 378 |
| Figura 70 Espaço interior musealiza- Museu de Chapelaria | 379 |
| Figura 71 Espaço exterior (Museu de Chapelaria)..... | 380 |
| Figura 72 Fábrica de Fiação e Tecidos de Stº Thyrsó..... | 383 |
| Figura 73 Fábrica de Fiação e Tecidos de Stº Thyrsó | 384 |
| Figura 74 Entrada principal Fábrica de Stº Thyrsó | 384 |
| Figura 75 Centro Interpretativo da Fábrica de Fiação e Tecidos de Stº Thyrsó | 386 |
| Figura 76 Estado das antigas instalações da Sampaio & Ferreira .. | 394 |
| Figura 77 Secção que se mantem em estado de conservação | 394 |
| Figura 78 Espaço das antigas instalações da Fábrica de Fiação e Tecidos de Delães | 397 |
| Figura 79 Fábrica de Fiação e Tecelagem Rio Pele | 401 |
| Figura 80 Mini Barragem do Bairro | 405 |
| Figura 81 Fábrica Sedas IBIS | 409 |
| Figura 82 Fábrica Crispim Alves | 411 |
| Figura 83 Têxtil Manuel Gonçalves- Preservação do Espaço | 415 |

INDICE DE MAPAS E PLANTAS

| | |
|---|------------|
| Mapa 1 Rússia – contorno perimetral | 132 |
| Mapa 2 Estado Unidos – Implantação | 134 |
| Mapa 3 Países com economias emergentes | 140 |
| Mapa 4 Taxa de variação dos edifícios por município (2001-2011).. | 146 |
| Mapa 5 Taxa de variação de alojam. por município (2001-2011) | 148 |
| Mapa 6 Taxa de variação da popul. por município (1991-2001) | 152 |
| Mapa 7 Taxa de variação da população por município (2001-2011). | 154 |
| Mapa 8 Densidade populacional em Portugal – Litoral vs Interior... | 156 |
| Mapa 9 Localização de Sarlat | 204 |
| Mapa 10 Lyons la Foret- localização | 214 |
| Mapa 11 Marselha – Localização e implantação dos mares | 219 |
| Mapa 12 Norte de Portugal | 278 |
| Mapa 13 Mapa de Portugal de 1942 | 279 |
| Mapa 14 Mapa do Distrito do Porto | 280 |
| Mapa 15 Mapa do Distrito de Braga | 281 |
| Mapa 16 Bacia hidrográfica do rio Ave no Vale do Ave | 282 |
| Mapa 17 Mapa da NUTs III no Norte de Portugal | 284 |
| Mapa 18 Rios do Vale do Ave e Afluentes..... | 292 |
| Mapa 19 Portugal com mancha do Vale do Ave | 294 |
| Mapa 20 Rios do Vale do Ave | 303 |
| Mapa 21 Localização das Industrias do Vale do Ave | 336 |

| | |
|---|------------|
| Planta 1 Planta de Implantação Fábrica de Fiação e Tecidos de Stº Thyrsó | 382 |
| Planta 2 Sampaio & Ferreira. PDM – Espaço a preservar a função.... | 396 |
| Planta nº 3 -Fábrica de Fiação e Tecidos de Delães | 397 |
| Planta 4 Fábrica de Fiação e Tecidos de Delães. PDM – Espaço a preservar a função | 399 |
| Planta 5 Planta de ordenamento da Fábrica de Fiação e Tecelagem Rio Pele | 402 |
| Planta 6 Planta de implantação da fábrica Tecidos Riopole | 403 |
| Planta 7 Fábrica de Sedas IBIS | 407 |
| Planta 8 Planta de Implantação da Fábrica Crispim Abreu | 412 |
| Planta 9 Planta Implantação TMG | 416 |
| Planta 10 Planta de implantação da fábrica Abel Alves Figueiredo Abel Alves Figueiredo | 418 |
| Planta nº 11 -Abel Alves Figueiredo – Recuperação | 419 |

ÍNDICE DE QUADROS E GRÁFICOS

| | |
|---|------------|
| Quadro n.º 1 - Aumento do n.º de indústrias em Portugal entre 1953-1970 | |
| | 106 |
| Quadro n.º 2 - Evolução da população urbana na Europa | 113 |
| Quadro n.º 3 – Valores de crédito e percentagem de stress concedidos aos países nos pós guerra | 129 |
| Quadro n.º. 4 – Evolução da População na Área Metropolitana Do Porto | 240 |
| Quadro n.º 5 - Evolução da População no concelho de Famalicão (1940-2011) | 312 |
| Quadro n.º 6 - Projeções da população (2011) | 318 |
| Quadro n.º 7 - Famílias (N.º) por Local de residência - | 320 |
| Quadro n.º 8 - Nível de ensino da população (2011) | 325 |
| Quadro n.º 9 - Qualidade de vida | 362 |
| Quadro n.º 10 - Fábricas Algodoeiras em Vila Nova de Famalicão em 1939 | |
| | 371 |
| Gráfico n.º 1 - Gráfico Termo Pluviométrico | 290 |
| Gráfico n.º2 - Evolução da população de Famalicão (1940-2011) | 309 |

BIBLIOGRAFIA

ABLER, Ronald; ADAMS S., John; GOULD, Peter – *Spatial Organization*, Prentice Hall, 1971.

ALADRO PRIETO: “ Una geración de patrimonialistas. Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 2014. Vol. 1 n.º 86

ALONSO SÓLIS, Juan Felipe de Jesús – *Dinámicas territoriales y desarrollo en un context de globalización. El caso de la industria del vestido em Yucatán*. Universidad de Sevilla, Facultades de Ciencias Económicas Y Empresariales, Departamento de Economía Aplicada II, Sevilla, 2015.

ALVES, Jorge Fernandes – “A indústria têxtil no Vale do Ave” in *Património e Indústria no Vale do Ave. Um Passado com Futuro*. Agência de Desenvolvimento Regional do Vale do Ave, Famalicão, 2002.

APAI - Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial *Encontro nacional sobre o Património Industrial. Coimbra, Guimarães, Lisboa*. Actas e comunicações, Coimbra Editora, Coimbra, 1986.

AGUILAR CIVERA, Imaculada – *Arquitectura Industrial. Concepto, método y fuentes*, Valência, Diputacion de Valência, 1998.

AGUILAR CIVERA, Immaculada – “La arquitectura industrial en la obra de Demetrio Ribes. Hacia una arquitectura racionalista”, in *Fabrikart*.

AGUILAR CIVERA, Immaculada – “El Património arquitectónico industrial. Una reflexió a partir de la actividad valenciana” in *Dossier Património Industrial*, PH Boletín 21, Valência.

ARNET CALLEALTA, Virginia – *Preservación y rescate del Patrimonio Industrial en el tejido urbano para la reactivación de la ciudadanía*. Escola Técnica Superior de Arquitetura de Sevilla, Departamento de Urbanística e Ordenamento do Território, Universidade de Sevilla, 2014.

BABO, António Pérez – “O papel das infra-estruturas viárias na evolução das formas urbanas”, in *Cidade e Democracia*, Argumentum, 2006.

BAILLY, Antoine; SCARIATI, Renato; SIMÕES, José Manuel – *Viagens à Geografia, Uma Geografia para o mundo, uma Geografia para todos*, João Azevedo Editor, Mirandela, 2009.

BARATA SALGUEIRO, T. – “The resilience of urban retail áreas”, in *Retail planning for the resiliente city: consumption and urban regeneration* (org. Barata Salgueiro e Cachinho H.). Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2011.

BÉCHEAU, Anne – *Sarlat 150 anns de restauration*, Geste Éditions, Espanha, 2013.

BENÉVOLO, Leonardo – *A História da Cidade*, Perspectiva, Lisboa, 1983.

BENÉVOLO, Leonardo – *As origens da urbanística moderna*, Editorial oa, 1983.

BRANCO, Camilo Castelo – *Maria da Fonte*, Porto, Livraria Civilização, 1885.

BRISSOS, José – *A Insurreição Miguelista Nas Resistências a Costa Cabra (1842-1847)*, Edições Colibri, Lisboa, 1997.

BROCHADO DE ALMEIDA, Carlos A.; BROCHADO DE ALMEIDA, Pedro Miguel D. – *Sítios que fazem História: Arqueologia do Concelho de Viana do Castelo – DA Idade Média à Actualidade*. Câmara Municipal de Viana do Castelo, 2009.

BRUNA, G. C. (Org.) – *Análise do parcelamento, da edificação e da utilização compulsórios: análise do direito de preempção; análise do direito de superfície*. Fundação para a Pesquisa Ambiental; Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1983.

BORDE, A.P.L – *Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas*, Tese de Doutoramento, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

CABRAL, Manuel Villaverde – *O desenvolvimento do Capitalismo em Portugal no século XIX*, edições a Regra do Jogo, Lisboa, 1977.

CAPELA, José Viriato – *A Revolução do Minho de 1846. Os anos difíceis da implantação do Liberalismo*, Governo Civil de Braga, Braga, 1997.

CAPELA, José Viriato; MARQUES, José; COSTA, Antunes; SILVA, António – *História de Vila Nova de Famalicão*, Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão, 2005.

CAPELA, José Viriato – *As freguesias do Distrito do Porto nas Memórias Paroquiais de 1758*, Braga, 2009.

CARVALHO, José – *A reciclagem dos usos industriais e as novas tipologias de actividades e espaços de cultura. Caso de estudo: LX Factory*. Lisboa, IST UTL, 2009.

CASTRO, Ferreira de – *A lã e a neve*, Guimarães Editores, 2010.

CAVACO, Carminda – *Do despovoamento rural ao desenvolvimento local*, PAOT, Direção Geral do Desenvolvimento Regional, Lisboa, 1994.

CAVACO, Cristina – “Os espaçamentos ilegítimos ou a condição suburbana do vazio”. In *Actas do Seminário de Estudos Urbanos*, ISCTE, Lisboa, 2007.

CLETO, Joel; FARO, Suzana – *A Rota do Património Industrial do Vale do Ave: caracterização e breves considerações*, in *Património e Indústria no Vale do Ave. Um Passado com Futuro*. Agência de Desenvolvimento Regional do Vale do Ave, Famalicão, 2002.

CLICHEVSKY, Nora – “Vazios urbanos nas cidades latino-americanas”, in *Cadernos de Urbanismo*, n.º 2, 2000.

COCHRANE, A. – *Understanding urban policy: a critical approach*. Blackwell, Oxford, 2007.

CRAVEIRO, Teresa – “A articulação entre planos e projetos, a experiência de Lisboa”, in *Revista Sociedade e Território: Que novos Rumos para o Urbanismo*, n.º 24, Edições Afrontamento, 1997.

DIAS VALENTE, Luísa Maria – *Protagonismo do vazio: a urbanidade do território*. Tese de Doutoramento, Departamento de Representação e Teoria Arquitetónicas, Universidade da Corunha, 2014.

DINIS, António Pereira – “Subsídios para a Carta Arqueológica do Concelho de Vila Nova de Famalicão - O Megalitismo” in *Boletim Cultural*, n.º 9 (dir. Agostinho Fernandes), Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão, 1989

DITTMAR, Adriana – *Paisagem e morfologia de vazios urbanos: Análise da transformação dos espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em Curitiba*, Dissertação de Mestrado, Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, Universidade Católica, Curitiba, 2006.

DOMINGUES, Ana – *António Almeida da Costa e a Fábrica de Cerâmica das Devesas. Antecedentes, fundação e maturação de um complexo de artes industriais (1858-1888)*. Dissertação de Mestrado em História da Arte em Portugal apresentada à Faculdade de Letras, Universidade do Porto, 2004.

DOMINGUES, Álvaro – “(Sub)úrbios e (sub)urbanos – O mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos?”, in *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*, I Série, Vol. X/ XI, Porto, 1994/1995.

DOMINGUES, Álvaro (coord.) – *Cidade e Democracia, 30 anos de transformação urbana em Portugal*, Argumentum, Fundação da Juventude, Lisboa, 2003.

DREYFUS, F. G.; MARX, Roland; POIDEVIN, Raymond – *História Geral da Europa*, Publicações Europa-América, 2002.

“Excavaciones Arqueológicas en los Castillos de Troña y Vigo (España) Campañas 1981-1985” [Comunicação apresentada nas I.º Jornadas Arqueológicas dedicadas ao tema «Os Povoados Fortificados do Noroeste Peninsular», realizadas em Vila Nova de Famalicão de 26

a 28 de Setembro de 1986.]” in *Boletim Cultural*, n.º 7 (dir. Agostinho Fernandes), Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão, 1987.

Exposição – Vista Alegre. Porcelana Portuguesa – Testemunho da História, Estar Editora, 1998

FERREIRA DA SILVA, Armando Coelho – *O forno cerâmico romano de Canelas (Vila Nova de Gaia): comunicação apresentada às Jornadas de História Local e Regional de Vila Nova de Gaia*. Gabinete de História e Arqueologia, Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, 1984.

FERREIRA, Victor – *Lisboa - a metrópole e o rio. Centralidade e Requalificação das frentes de águas*, Bizâncio, 1997.

FOLGADO, Deolinda; LACERDA, Manuel – *DOCOMOMO Ibérico e o levantamento da arquitetura industrial contemporânea portuguesa (1929-1965)*, Estudos, Património, n.º 1, IPPAR, Lisboa, 2000/2001.

FREITAG, Bárbara – *Cidade dos Homens*, Tempo Brasileiro, 2002.

GASPAR, Jorge – *Perspectivas da Geografia para o século XXI*, Edições CEG, Lisboa, 2000.

GODINHO, Vitorino Magalhães – *Finanças Públicas e Estrutura do Estado*, in *Dicionário de Portugal*, vol. II, Lisboa, sd.

GOITIA, Fernando Chueca – *Breve história do Urbanismo*, Coleção Dimensões, Editorial Presença, Lisboa, 1989.

GONÇALVES, Mário – *O pão na região do Lima: estruturas e sistemas primordiais – das origens à Idade Média*. Dissertação de Mestrado em Arqueologia apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 2013.

GOUSSOT, Michel – *L` industries dams le monde*, Armand Colin, Paris, 1998.

GUIMARÃES, Avelino da Silva – *A crise agrícola no Minho*, Tip. A. S. Teixeira, 1890.

GUIMARÃES, Gonçalves; *Livro do Centenário da Associação Comercial e Industrial de Vila Nova de Gaia 1897-1997*, Associação Comercial e Industrial de Vila Nova de Gaia, 1997.

HOBBSBAWM, Eric – *A Era do Capital*, Editorial Presença, 1988.

JANEIRO, P. A – “Cheios inúteis, a imagem do vazio na cidade”, in *Artitextos*, n.º8,2007[disponível em: <http://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/1488/1/Pedro%20Janeiro.pdf>>.]

JONES, P; EVANS, J. – *Urban regeneration in the UK*. Sage, Londres, 2008.

JUSTINO, David – “Conjuntura Económica e Maria da Fonte”, in *Bracara Augusta*, vol. XXXV, 1981.

Jornal Vila Nova, 1985.

Jornal Noticias de Famalicão, 1960.

LOPES, Daniel Oliveira – *A Reabilitação Urbana em Portugal. Importância estratégica para as empresas do setor da construção civil e obras públicas*. Dissertação de Mestrado em Economia e Gestão de Cidades apresentada à Faculdade de Economia, Universidade do Porto, Porto, 2011.

MACEDO, Borges de – *Problemas da História da Indústria Portuguesa no Século XVIII*, Lisboa, 1963.

MARQUES, Hélder – “A agricultura a tempo parcial a agricultores pluriactivos no Noroeste de Portugal”, in *Revista da Faculdade de Letras*, Universidade do Porto, 1995.

MARQUES, Teresa Sá – “Sistema produtivo industrial e território, um estudo da têxtil em Guimarães”, in *Revista da Faculdade de Letras*, Universidade do Porto, Porto, 1998.

MATOS, Ana; RIBEIRO, Isabel; SANTOS, Maria – “Intervir no Património industrial: das experiências realizadas às novas perspectivas de valorização”, in *Reconversão e Musealização de Espaços Industriais* (coord. Maria da Luz Sampaio). Actas do

Colóquio de Museologia Industrial. Associação para o Museu da Ciência e da Indústria, Porto, 2002.

MATTOSO, José – *História de Portugal*, Circulo de Leitores, 1993.

MAYORAL CAMPA, Esther – *Arquitectura y Patrimonio. Aproximación desde el proyecto de arquitectura a la estación de San Bernardo de Sevilla y su entorno*. Universidade de Sevilla, 2001.

MEDEIROS, Carlos Alberto – *Portugal, Breve esboço de Geografia Humana*, Prelo Editora, Lisboa, 1978.

MELO FERREIRA, Maria de Fátima Sá – *Rebeldes e Insubmissos, resistências populares ao Liberalismo (1834-1844)*, Biblioteca das Ciências do Homem, Edições Afrontamento, Santa Maria da Feira, 2002.

MENDES, Luis – “A regeneração urbana na política de cidades: inflexão entre o ós-fordismo”, in *Urbe*. Revista Brasileira de Gestão Urbana, vol. 5, n.º 1, 2013.

MENDES, José Amado; FERNANDES, Isabel (coord.) – *Património e Indústria no Vale do Ave. Um Passado com Futuro*. Agência de Desenvolvimento Regional do Vale do Ave, Famalicão, 2002.

MILÃO, Susana – *A “Cidade Criativa” e os modelos de regeneração urbana: para uma análise crítica das Sociedades de Reabilitação Urbana*. Dissertação de Mestrado em Reabilitação do Património Edificado apresentada à Faculdade de Engenharia, Universidade do Porto, Porto, 2006.

MIRANDA, Bruno – *Museu de Cutelaria: reconversão de espaços desativados*. Dissertação para a obtenção de grau de Mestre em Arquitetura pela Universidade Lusíada, Faculdade de Arquitetura e Artes, Vila Nova de Famalicão, 2012.

MORALES SANCHEZ, José – *Arquitectura, Territorio y ciudad en la Sevilla del XVIII. Proyectos e y construcción de las nuevas fábricas de tabacos de Sevilla*, Universidad de Sevilla, 1988.

MORAZÉ, Charles – *Introduction à l'histoire économique*, A. Colin, 1952.

MORGADO, Sofia – *Vazio in Jornal Arquitectos – América: contemplação, lazer, trabalho, cidade*, Nº206, 2002.

MORGADO, Sofia – *Intensidades das Paisagens Metropolitanas in Sociedade e Território – Ocupação Dispersa: Problemática, Custos e Benefícios*, Ano 25, N.º 42, 2009.

MOSQUERA ADEL: “Una geración de patrimonialistas. Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 2014. Vol. 1 n.º 86

MUMFORD, L. – *A cidade na História*, Martins Fontes, São Paulo, Brasil, 1998.

NUNOZ HERRERA, Francisco – *Persistencias de la (des)industrialización: configuradores (des)configurados. Trazas Patrimoniales en la morfogénesis de três proyectos de transformación de frentes portuarios industriales. Fricción, función e impacto*. Tese de Doutoramento. Escola Técnica Superior de Arquitetura. Departamento de História, Teoria e Composição Arquitetónica. Universidade de Sevilha.

PERES, Damião – *História de Portugal*, Vol. II, Porto, Portucalense Editora, 1937.

PORTAS, Nuno – “Do vazio ao cheio”, in *Caderno de Urbanismo*, n.º 2, 2000.

PINHO, Ana – *Conceitos e Políticas Europeias de Reabilitação Urbana: análise da experiência portuguesa nos Gabinetes Técnicos Locais*. Tese de Doutoramento em Planeamento Urbanístico, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2009.

O Arqueólogo Português, 12, Museu Nacional de Arqueologia, Lisboa, 1907.

REIS, António – *História Contemporânea de Portugal*, Seleções do Reader's Digest, 1996.

RÉMOND, René – *Introdução à História do Nosso Tempo*, Gradiva, 1998, pág.

ROBERTS, Peter; SYKES, Hughs – *Urban regeneration: a handbook*, Londres, 2000.

RODRIGUES, Ana – “A politização do vazio” *In Actas do Seminário de Estudos Urbanos*, ISCTE, Lisboa, 2007.

RUIZ CÓRDOBA, Manuel – *El Patrimonio Industrial de Puente Genil*. Tese de Doutoramento. Departamento de História, Teoria e Composição Arquitetónica, Universidade de Sevilha, 2015.

SALGADO, Benjamim – *Vila Nova entre dois forais: achegas para uma monografia de Famalicão*, Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão, 1967.

SALGUEIRO, Teresa – *A cidade em Portugal, Uma Geografia Urbana*, Edições Afrontamento, Lisboa, 1992.

SALGUEIRO, Teresa – *A cidade em Portugal, uma geografia urbana*, Edições Afrontamento, 1992.

SANTOS, Silvia - *Urbanos Expectantes como oportunidades para a Requalificação entre a cidade e o Rio (envolvente da Cordoaria)*, Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa, 2011.

“S. Julião de Calendário: do velho castro ao urbanismo castrense”, *in Jornal a manhã*, 1985.

SEARA, Armando – *A cultura do algodão em Angola*, Tip. Correia & Raposo, 1904.

SERÉM, Maria do Carmo – “A indústria, os industriais e os operários através da imagem fotográfica”, *in Património e Indústria no Vale do Ave. Um Passado com Futuro*. Agência de Desenvolvimento Regional do Vale do Ave, Famalicão, 2002.

SERRÃO, Joel; MARTINS, Gabriela – *Da indústria portuguesa do antigo regime ao capitalismo*, Horizonte Universitário, Lisboa, 1978.

SERRÃO, Joel – *Temas Oitocentistas* (vol. II), Livros Horizonte, Lisboa, 2008.

SILVA, Mariana Alves – *Salvaguarda e valorização do Património Industrial em Portugal – contributo para a intervenção na Fábrica de Cerâmica das Devesas*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura. Faculdade de Arquitetura, Universidade do Porto, Porto, 2015.

SILVA, Vítor Córias – *Revista de Arquitetura e Urbanismo*, n.º 4, 2005.

SOBRINO, Julian – *Arquitectura Industrial em Espana, 1830-1990*. Ediciones Cátedra, Madrid, 1996, pág. 42.

SOLÁ-MORALES, Ignasi de – “Terrain Vague, Territórios”, in *Anyplace, Anyone Corporation*, Nova Iorque, MIT Press, Cambridge, 1995.

SOUSA, C. A – *Do cheio para o vazio. Metodologia e estratégia na avaliação de espaços urbanos obsoletos*, Dissertação de Mestrado, Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2010.

TALLON, A. – *Urban regeneration in the UK*. Routledge, Londres, 2010.

The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage, The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), 2003.

TOQUEVILLE, Aude et alii – *Les plus beaux Villages de France*, Sélection Reader's Digest, 2012.

VAN BATH, B. H. Slicher – *História Agrária da Europa Ocidental (500-1850)*, Editorial Presença, 1984.